Magyarország a hazánk, Budapest az otthonunk

A Jobbik 2014-es Budapest Programja





Magyarország a hazánk, Budapest az otthonunk



A Jobbik 2014-es Budapest Programja





Tisztelt Budapesti Polgárok!

Engedjék meg, hogy bemutatkozzam. Dr. Staudt Gábor vagyok, a Jobbik főpolgármester-jelöltje. 2006–2010 között a XXII. kerületi önkormányzat képviselője voltam, 2010 óta pedig a Magyar Országgyűlés egyik legaktívabb képviselőjeként dolgozom. Részt vettem a Jobbik 2010-es és 2014-es országgyűlési programjának megalkotásában. Először négy éve szálltam harcba a főpolgármesteri székért, és vezetésemmel a Jobbik már akkor olyan programot tett le a budapesti választópolgárok asztalára, amely nem csupán víziókat, hanem konkrét megoldási javaslatokat tartalmazott. Ez a program kiállta az idő próbáját, főbb pontjai mai is aktuálisak. 2010-ben sokan úgy gondolták, hogy Demszky Gábor távozásával egy csapásra megszabadulhatunk szellemiségétől és klientúrájától is. Nem így történt. Az elszámoltatás elmaradt, viszont a pazarló városgazdálkodás, az MSZP–SZDSZ-holdudvar és a tragikus közbiztonság megmaradt Budapesten.

A kormányzati sikerpropaganda ellenére Budapestnek leginkább csak a szép szavak jutottak. A fővárosnak támogatást ígértek, de elvették kórházait és iskoláit. Az adóssága rendezésével kecsegtették, de újabb hiteleket sóztak a nyakába. Szédítették a fővárosiakat uniós pénzekkel és lehetőségekkel, helyette bevezetik a dugódíjat, és alig jut támogatás a kis- és középvállalkozásoknak. A kormányzati kommunikáció folyamatosan a privatizáció elutasításáról harsog, Budapesten mégis folytatódik a BKV privatizációja, a buszjáratok kiszervezése és a különböző vagyonelemek elherdálása. Arról nem is beszélve, hogy két hét alatt a fővárosban sem lett rend, és az egymillió új munkahelyből sem látnak túl sokat az itt élők! Ami tehát Budapesten zajlik, az egyértelműen ellentétes a választók előzetes elvárásaival, sok esetben a kormányzati politikával is. És ha ez nem lenne elég, az elmúlt négy évben háborús állapotok uralkodtak a főváros vezetése és a kormány között is, amely harcnak elsődleges vesztesei a budapesti voltak.

A Jobbik véget vetne a fenti tendenciának, aminek legjobb eszköze a következetes és kiszámítható Budapest-politika. A 2014-es programunk megírásakor kiemelt figyelmet fordítottunk azokra a problémákra, melyeket négy éve is megfogalmaztunk, de ma is ugyanúgy megoldatlanok. Nem mellébeszélésre, hanem a problémák megoldására vállalkoztunk, ezért a közállapotokról akkor is az igazat mondjuk, ha azzal a hatalomgyakorlók érdekeit sértjük. Ezen bevezető gondolatok szellemében ajánlom figyelmükbe a Jobbik 2014-es Budapest Programját, amelynek legfőbb célja, hogy a magyarok fővárosába is elhozza a szebb jövőt!

dr. Staudt Gábor
a Jobbik főpolgármester-jelöltje



I. Erős Budapest, erős Magyarország

A Jobbik Magyarországért Mozgalom olyan világot képzel el, ahol megszűnik az a gondolkodásmód, hogy fejlődni, gyarapodni csak valakinek a rovására lehet. Jó ideje mesterséges ellentétek gyengítik a magyar társadalom összetartását, meggátolva, hogy egy irányba tekintsünk és közösen cselekedjünk. Ilyen hazug téveszmén alapul a főváros–vidék ellentét, amelynek kiinduló pontja is téves, hiszen mindent, ami nem Budapest, „vidékként" határoz meg. Ezzel a hozzáállással „szakították ki" Budapestet az ország testéből, és hitették el velünk, hogy a főváros és a vidék csak egymás rovására fejlődhet. Az elmúlt évtizedek bebizonyították, hogy ez egy velejéig téves hozzáállás. Budapest Magyarország gazdasági motorja, amelynek lefulladását az egész ország megérzi. Ha például a közösségi közlekedés leáll, vagy nem megfelelően működik, az nem csak a fővárosiakat érinti. Kijelenthetjük, hogy **új társadalmi szerződésre van szükség Budapest és „vidék", valamint az ország vezetése között.** Mivel az utóbbi négy évben a Fidesz–KDNP-koalíció volt kormányon, és a fővárosi közgyűlés többségét is ők adták, minden adott lett volna a régi átok lerázására és a társadalmi szerződés megkötésére. Ennek ellenére az elmúlt ciklust a főváros és a kormány közötti ellentétek határozták meg, és eljutottunk odáig, hogy lassan az uniós pénzektől is elzárják Budapestet. A főváros és az itt élők nem kedvesek a kormánynak. Amíg országosan az önkormányzatok adósságát átvállalták, és kitűzött cél, hogy nem engedik őket eladósodni, addig Budapest esetében az a kormányzati kegy, hogy engedélyezik az újabb hatalmas hitelfelvételt. Most éppen a 3-a metró felújítására.

Sajnos javarészt ma is aktuálisak a Jobbik 2010-es Budapest programjában lefektetett gondolatok. Már akkor leírtuk, hogy Budapest különleges státuszt foglal el Magyarországon belül, és ez nem csak a jelenkorra, hanem történelmi távlatokban is igaz. 2010-ben nagyon sokan bíztak abban, hogy a Demszky-korszak bukása után valami új, valami más következhet a fővárosban. Sajnos azonban a paradigmaváltás elmaradt az elszámol-



tatással együtt, és sok esetben még a személyi konzekvenciákat sem sikerült az új városvezetésnek levonnia. Hogy ez tudatos volt, vagy nagyfokú gondatlanság, valójában nem is lényeges. Nem sikerült lerakni azokat az alapokat, amire a következő ciklusban építkezni lehetne, vagyis a város továbbra sem tud majd az elvárt lendületbe jönni.

A Jobbik legfőbb célja, hogy Budapest az itt lakók örömére működjön, ezért legfontosabb törekvésünk a „szolgáltató Budapest" megteremtése. Ennek alapfeltétele, hogy meg kell őriznie a még állami és fővárosi kézben lévő stratégiai vagyont, a földet, vizet, zöldterületeket, és vissza kell szerezni a már eltékozolt javakat.

Továbbra is úgy gondoljuk, hogy hazánk és fővárosunk felvirágoztatása érdekében ökoszociális nemzetgazdaságra van szükség. A gazdaságot az emberhez méltó környezet (öko-), az emberhez méltó élet (szociális) és a magyarság (nemzet) érdekében korlátok alá kell vetni. Nem azért, hogy a gazdasági fejlődést fékezzük, hanem azért, hogy a gazdaságot a társadalmi szolidaritás és igazságosság szolgálatába állítsuk. Ezt jelenti az ökoszociális nemzetgazdaság. A Jobbik Magyarországért Mozgalom egy erős és gazdag Budapest jövőképét vallja. A főváros lehet az a gazdasági erő, amely képes gátat szabni a multinacionális, globalizáló törekvéseknek, az erőfölénnyel való visszaélésnek, amely képes támogatni és egyenlő versenyfeltételek közé helyezni a hazai gazdasági szereplőket, amely képes igazságos viszonyokat teremteni a társadalmi újraelosztásban. A Jobbik szerint Budapest gazdaságpolitikájának illeszkednie kell a nemzetstratégiai célokhoz: védenie kell a magyar ipart, a magyar termelőket, a magyar kereskedelmet, a magyar árut és a magyar piacokat.

Budapestnek továbbra is radikális változásra van szüksége. Ennek egyik eleme, hogy a várakozások ellenére teljes mértékben **elmaradt a Demszky-korszak bűneinek feltárása és a felelősök elszámoltatása.** Budapest városirányítását a fővárost szolgáló vezetők kezébe kell helyezni. Ki kell vizsgálni a vagyongazdálkodás és városüzemeltetés területén elkövetett hibákat, **a Főpolgármesteri Hivatal és az önkormányzati cégek „jó gazda gondosságát" figyelmen kívül hagyó vezetőit azonnali hatállyal el kell távolítani!**

A radikális változás fontos területe, hogy a **„zöld gondolatnak" a városirányításban és városfejlesztésben elsődlegessé kell válnia.** Ez azonban nem azt jelenti, hogy néhány belvárosi fát propagandacélból megvédünk, miközben jelentős zöldfelületeket adunk el, építünk be! Épp ellenkezőleg, **egyetlen fűszálnyi zöldterületet sem hagyunk felszámolni.** Minden fejlesztés csak a zöldfelület növekedésével valósulhat meg, és a szabad területeken erőteljes faültetési programba kezdünk.

A szolgáltató, jutalmazó szemléletű Budapest megteremtése egy olyan új filozófiát jelent, amelynek mindent át kell hatnia. Ezzel a szemlélettel kell a közösségi közlekedés katasztrofális helyzetét felszámolni, ami együtt jár azzal, hogy **az autósokra sem ellenségként, köztörvényes gonosztevőként kell tekinteni.** Ebből a világnézetből következik az emberhez méltó parkolás igénye és a dugódíj elutasítása is.

A közbiztonság hiánya Budapest mindennapjainak továbbra is égető problémája. A kormány és a fővárosi vezetés által közölt győzelmi jelentések egészen egyszerűen nem igazak. A parlamenti mellébeszélés, a fővárosi közgyűlési fogadkozások nem helyettesíthetik a valódi tetteket. Az embereket nem lehet átverni. A vagyon elleni bűncselekmények és az erőszakos cselekmények száma továbbra is kiemelkedően magas, noha a lopás bűncselekményének értékhatárát két és félszeresére, ötvenezer forintra emelték fel. Ma a legtöbb ellopott tárgy értéke nem éri el ezt a határt, főleg úgy, hogy a rendőrség sorozatosan pont az ötvenezer forint alatt állapítja meg a jóval értékesebb vagyontárgyak használtértékét is. Az emberek a rendőrség és a közterület-felügyelet tehetetlenségét látva az esetek jelentékeny számában már feljelentést sem tesznek, mivel időpocsékolásnak tartják azt. **Több városrészben a sötétedés utáni gyalogos utcai közlekedés kimondottan veszélyes tevékenység. A lomtalanításokkal kapcsolatos pedig egy új bűnözési forma született, a „lomibűnözés".** Noha a törvényi lehetőség már adott lenne a fellépéshez, mégsem történik semmi. Sok esetben nem új szabályokra, hanem a meglévők betartására van szükség. A probléma megoldása érdekében **létre kell hozni Budapest-szinten egy egységes Budapest Őrséget, a közterület-felügyeletek integrálásával.** A tenni akaró közterület-felügyelőkre az új szervezetben is számítunk, a jelenlegi vezetők közül viszont csak azokra, akik átmennek egy szigorú alkalmassági átvilágításon.

A fiatal családosok lakáshoz jutása terén sem történt előrelépés. Ezen a területen sincs más megoldás, mint a Jobbik bérlakás-építési programja. A minőségi bérlakásállomány bővülése megkönnyíti a fiatalok családalapítását, ami nemzeti érdek. Kikötésünk azonban, hogy ebben a programban csak azok a családok vehetnek részt, akik betartják a közösségi együttélés szabályait. A normaszegő, bűnöző életmódot folytató személyek semmilyen támogatásra nem számíthatnak a közösségi erőforrásokból! **Emellett lakótelepi rehabilitációs programot dolgozunk ki, amelynek keretében a főváros lakótelepei és azok környezete megújulhat.** Programunkban külön hangsúlyt kap a panellakótelepek rehabilitációja és a lakótelepek műszaki és esztétikai megújítása. Nem feledkezünk el a szépkorúakról sem, számukra nyugdíjas házak épülnek magas szintű egészségügyi ellátással, amivel a kórházak is tehermentesülnek.

II. Városvezetés a jó gazda gondosságával

Egyértelműen kijelenthetjük, hogy az elmúlt huszonnégy évben felélték Budapest örökségét, elherdálták jelenét, elzálogosították jövőjét. **A főváros az állandó politikai harcok örök vesztese lett ugyanúgy, mint a magyar kis- és középvállalkozások a multinacionális cégekkel szemben.** Ennek legfőbb oka, hogy a jelenlegi városgazdálkodási gyakorlat a nagy multicégeknek kedvez, és a beszerzések területén is „nekik lejt a pálya". Ha ehhez hozzáadjuk a multinacionális nagyvállalatok részére biztosított állami kedvezményrendszert, az egyenlőtlenség még tovább nő.

A fővárosban működő vállalkozások adóbefizetései a központi költségvetésbe kerülnek, így Budapestnek lényegében csak az iparűzési adó marad, az is a kerületekkel megosztva. Sajnos **Budapest a kerületeivel vívott „belharcokban" is rendre alulmaradt**, aminek ékes példája az idegenforgalmi adó beszedésének új rendszere. Az új szabályozás következtében ebből az adónemből alig folyik be valami a fővárosi önkormányzat kasszájába, miközben minden gazdasági és civil szervezet a fővárostól követeli a látványos programok megszervezését. Ezek azok a folyamatok, amelyek előidézték azt a helyzetet, hogy Budapest nemcsak az országos költségvetés, de a saját kerületei irányába is „befizető" lett. Ennek a helyzetnek a megváltoztatásában nyilvánvalóan nem érdekeltek sem a kerületi polgármesterek, sem az állam.

A közterületeken végzett fővárosi finanszírozású munkák szervezettsége továbbra is katasztrofális.

Mindez akár az útfelújításokkal, a metróépítéssel és szinte minden egyéb fővárosi tevékenységgel kapcsolatban elmondható. Ez a legtöbb esetben teljes káoszhoz és óriási forgalmi dugókhoz vezet.

Budapest életének megélénkítését elsődlegesen a magyar vállalkozások térnyerése révén képzeljük el. Ennek érdekében jelentősen módosítani kell a város gazdaságpolitikájának prioritásait. A főváros és annak agglomerációja képviseli az ország gazdasági erejének mintegy harmadát. Ennek megfelelően a főváros gazdaságpolitikájának szervesen illeszkednie kell a nemzetgazdasági célokhoz. Nem engedhető meg az, hogy a fővárost a nemzetgazdasági céloktól időnként jelentősen eltérő gazdaságfilozófia alapján irányítsák.

A nemzetgazdaság fejlesztésében keresett kitörési pontok kialakításában a fővárosnak élen kell járnia. Ide tartozik a magyar vállalkozók lehetőséghez juttatása, a Magyarországon megtermelt fogyasztási javak piaci elsőbbségének biztosítása, az infokommunikációs technológia széles körű elterjesztése, a logisztikai iparág, valamint a turisztikai szektor fejlesztése. Ezen gazdasági területek fejlesztésére a fővárosnak jelentős forrásokat kell biztosítania, valamint élen kell járnia a vállalkozásfejlesztő megoldások kialakításában. Budapestnek nem a vidék ellenében kell fejlődnie, hanem a vidékkel együtt, egyesült erővel.

Prioritások a városgazdálkodásban:

• **Budapestnek meg kell őriznie a még állami és fővárosi kézben lévő stratégiai nemzeti vagyont, és a már eltékozolt nemzeti vagyont vissza kell szereznie,** hogy az aktív, gazdaságélénkítő szerepét ténylegesen elláthassa. A vagyon visszaszerzésének együtt kell járnia a személyi felelősök felkutatásával és teljes elszámoltatásával.

• **Meg kell alkotni a mindenre kiterjedő fővárosi vagyonleltárt,** és hitelesíttetni kell az Állami Számvevőszékkel.

• **Át kell világítani a fővárosi önkormányzat érdekeltségi körébe tartozó gazdasági társaságokat.** Stabilizálni és átláthatóvá kell tenni a fővárosi tulajdonban lévő cégek működését és gazdálkodását. A fizetések és szerződések a gyakorlatban is teljes körűen nyilvánosak lesznek, azokba bárki betekinthet. A felügyelőbizottságokba csak megfelelő szakmai kompetenciával rendelkező tagok kerülhetnek delegálásra, akiktől elvárás, hogy anyagi felelősséget vállaljanak a rájuk bízott vagyonért.

• **Visszamenőlegesen ki kell vizsgálni a fővárosi önkormányzatnak jelentős kárt okozó döntéseket, és felelősségre kell vonni az abban résztvevőket.** A fővárosi önkormányzaton belül létre kell hozni egy főállású szakértőkből álló ellenőrzési részleget, amely áttekinti Budapest nagy értékű szerződéseit az elmúlt 24 évre visszamenőleg. Ez a részleg át fogja vizsgálni az összes privatizációs szerződést és kötelezettségvállalást is, külön figyelmet fordítva a közműcégek privatizációs szerződéseire és a szerződésben vállalt befektetői vállalások teljesülésére.

• **Zéró toleranciát hirdetünk a korrupcióval szemben.** Be kell vezetni egy valóban hatékony, nem árfelhajtó hatású közbeszerzési rendszert. Elsődleges cél, hogy a rendszer gyors és könnyen kezelhető legyen, könnyítse, és ne akadályozza a munkát. A nagy beruházásoknak teljesen transzparensen és a különböző civil szervezetek bevonásával kell folyniuk. Meg kell szüntetni az állandó korrupciós botrányokat. Valódi versenynek és nyomott piaci áraknak kell érvényesülniük a fővárosi beszerzésekben!

• Száműzni kell a város tönkretételében érintetteket és valamennyi segítőjüket a városirányításból.

Fővárosi közműcégek

2010-re a fővárosi közműszolgáltató cégek szinte kivétel nélkül jelentős veszteséget halmoztak fel. A korábbi városvezetés szándékosan olyan privatizációs szerződéseket kötött, amelyek lehetővé tették horrorisztikus összegek kiszivattyúzását az országból. A liberális és szocialista városvezetés által ilyenképpen véghezvitt privatizáció kimeríti a hazaárulás fogalmát. Ennek a szörnyű örökségnek a felszámolását és a felelősök szigorú felelősségre vonását vártuk volna az elmúlt négy év városvezetőitől és személyesen a főpolgármestertől. Elindult ugyan a közműcégek visszavétele fővárosi tulajdonba, de sajnos az elszámoltatásnak nyomát sem láttuk. Csupán **az érintett cégek visszavásárlásával a korábban kilopott vagyon nem fog visszakerülni Budapesthez, és a felelősök sem kerülnek börtönbe.**

A Jobbik nem áll meg félúton, minden privatizált céget visszaveszünk fővárosi tulajdonba. Ennek módszere a privatizációs szerződések felülvizsgálata és az elszámoltatás, nem pedig a piaci ár feletti visszavásárlás lesz!



III. Jogalkotás és városirányítás

Nemcsak a fővárosban élőknek, hanem az egész nemzetnek alapvető érdeke, hogy Budapest egységes és erős legyen. Ezzel tudja leginkább képviselni az összmagyarság érdekeit, így tudja megőrizni egyedi arculatát és karakterét. Fel kell számolni a kerületi és a fővárosi önkormányzat szabályozási ellentmondásait, egyértelmű és hatékony hatáskörmegosztásra van szükség. Budapest érdekeinek egységes megjelenítése és képviselete érdekében teljesen új, egységes elvek alapján szervezett városépítési, városfejlesztési, üzemeltetési, közlekedési és elszámolási koncepcióra van szükség. Ehhez azonban stabil törvényi háttér szükségeltetik. Éppen ezért az országgyűlésben kezdeményezni fogjuk, hogy különálló törvény határozza meg, milyen rendszerben működjön a nemzet fővárosa. A problémák egy részének alapja a jelenlegi szabályozás alkalmatlansága arra, hogy egy közel kétmilliós világváros megfelelő működtetését biztosítsa. Budapest többet érdemel az önkormányzati törvénybe beletoldott néhány speciális rendelkezésnél. **Budapest-törvényre van szükség, amely minden részletében meghatározza fővárosunk működését, valamint a kerületek és a főváros viszonyát.**

A Budapest-törvény mellett el kell érni, hogy a fővárost érintő kérdésekben a mindenkori főpolgármesternek törvénykezdeményezési joga legyen. Ehhez az Alaptörvény módosítása is szükséges, de nem tartható a jelenlegi rendszer, hogy a közel kétmillió embert képviselő főpolgármesternek „kilincselnie" kelljen – akár saját pártja országgyűlési képviselőinél –, ha egy Budapestet érintő törvény módosítását szeretné elérni. A jelenlegi szabályozás szerint sem korlátozódik csupán az országgyűlési képviselőkre azon közhatalmi szereplőknek a köre, akik törvénymódosítást kezdeményezhetnek. Mindenkinek hasznára válna, ha a főpolgármester is beletartozna ebbe a körbe!

A Főpolgármesteri Hivatalon belül ki fogunk alakítani egy törvény-előkészítő csoportot, amelynek feladata a főváros működését elősegítő javaslatok kidolgozása és azok parlamenti megtárgyalásra történő előkészítése. A tör-

vénymódosításokat a főpolgármesternek kell majd kezdeményeznie az országgyűlésben. A csoport munkáját az elmúlt években kialakított együttműködési megállapodások alapján – tudományos és szakmai alapon – a Magyar Tudományos Akadémia és az egyetemek közreműködésükkel segítik. Emellett meg kell teremteni a civil szervezetek részvételének lehetőségét is, hiszen egyetlen jó gondolat sem veszhet el a bürokrácia útvesztőjében.

IV. A főváros és a kerületek viszonya, forrásmegosztás

A Budapest-törvény megalkotásával végre új alapokra lehetne helyezni a kerületek és a főváros viszonyát. Ez megtörténhetett volna az előző ciklusban elfogadott új önkormányzati törvényben is, de sajnos alig találunk a főváros speciális körülményeit szabályozó paragrafusokat a jogszabályban. A jelenlegi törvényi háttér csupán vázát adja Budapest működésének, noha konkrét és kristálytiszta feladatmegosztásra lenne szükség.

A kerületek és a főváros viszonylatában a hatékonyság és az ésszerűség elve alapján kell átalakítani felelősségi és jogköröket. Vannak területek, ahol a centralizáció és vannak, ahol a decentralizáció kell hogy érvényesüljön. Tiszta, feszültségmentes és jól átlátható viszonyokat kell kialakítani. Véget vetünk annak a gyakorlatnak, hogy ahány kerület (és plusz a főváros), annyi érdek ütközik, és annyi felé húznak a városrészek vezetői, zömében és nyilvánvalóan pártérdekből vezérelve.

Az önkormányzati feladatokat tételesen át kell tekinteni. Komplex szempontrendszer alapján meg kell határozni, hogy mely feladatok tartoznak a kerületekhez, melyek a fővároshoz, mik az agglomeráció és az állam feladatai. A feladatokhoz kell megalkotni a hatásköri és illetékességi szabályokat, és ezek ellátásához kell az anyagi forrásokat rendelkezésre bocsátani, illetve a bevételek beszedésének lehetőségét megteremteni. A feladatok elosztásnál törekedni kell arra, hogy az adott területen élőket közvetlenül érintő feladatokat a kerületek, a több kerületet érintő, vagy kiemeltebb súlyú feladatokat a főváros, az állami feladatokat pedig az állam lássa el és finanszírozza.

A jogszabályok által az önkormányzatoknak előírt kötelező feladatok pénzügyi hátterét úgy kell biztosítani, hogy ezen feladatok ellátása ne járjon a kerületek, illetve a főváros vagyonfelélésével. A valójában országos, illetve regionális szerepet betöltő fővárosi intézmények esetében teljes országos lefedettség esetén az állami költségvetésből, regionális ellátási feladatok esetében pedig a megfelelő önkormányzattól kell igényelni a tényleges költségmegosztást.

Olyan egységes elveken alapuló költségvetési struktúrát kell kidolgozni, amely révén a főváros költségvetése és a kerületek költségvetése minden viszonylatban összehasonlíthatóvá, illetve fejezetenként illeszkedővé válhat. A kerületek részére kötelező jelleggel egységes struktúrájú költségvetési sablont kell biztosítani, mely alapján az egyes kerületek összehasonlíthatóvá, illetve az intézményi keresztfinanszírozások jól nyomon követhetővé válnak. Ezt a rendszert stabilan fenn kell tartani, hogy ne csak horizontálisan (kerületek egymás között), de vertikálisan (időben) is összevethetőek legyenek az egyes költségvetések. Pontosan kimutathatóvá, nyomon követhetővé és összehasonlíthatóvá kell tenni az egyes kerületek tevékenységi területenkénti fajlagos költségeit. Olyan összehasonlító rendszerre van tehát szükség, amely méri a főváros és az egyes kerületek teljesítményét és eredményeit, és azokat összevethetővé teszi más hazai és külföldi nagyvárosokéval.

V. Budapest a Duna fővárosa

A Duna a főváros legfontosabb szerkezeti eleme, amely egyértelműen hozzájárul ahhoz, hogy Budapestet a világ egyik legszebb városaként tartsák nyilván. Ennek ellenére a Duna szerepe ma korlátozott, sem az itt élők, sem a turisták számára nem tudja betölteni valódi szerepét.

Budapestnek új központra van szüksége, ami a főváros minden polgára számára elérhető Duna és annak közvetlen környezete lesz. A Duna-tengelynek mint központnak szerkezeti szerepe van: a Duna a főváros új főutcájaként fog funkcionálni. A Duna panorámájában kirajzolódik a főváros struktúrája, érzékelhető a természeti és az épített környezet kivételes egysége, Budapest nagyvárosi atmoszférája, amelyben együtt él a főváros múltja és értékes hagyományai, valamint a mai élet lüktetése. Budapest városképének legnagyobb értékei, a városképegyüttes legértékesebb elemei jelenleg is a Duna



mentén terülnek el. A Duna menti ingatlanok már a páratlan élményt rejtő elhelyezkedésük miatt is jelentős értékkel bírnak, és a folyóhoz való közelségük, látványuk utánozhatatlan környezetet, sajátságos légkört teremt. Budapest fejlődésének új motorja kell hogy legyen a folyóparti területek minőségének, szerkezetének, tartalmának átalakítása. Az itt fekvő ipari és rozsdaövezetekből magas igényű városi területek születnek. Beruházásokat kell végrehajtani a Duna megközelíthetősége, a városlakók általi használatának javítása, a rakpartok, part menti épületek és környezetük fejlesztése érdekében. **A fejlesztések eredményeképpen egy Dunára nyitott főváros jön létre, és a Duna újra központi eleme lesz a főváros életének és fejlődésének, és elsődleges befolyásolója a város történéseinek.**

Nem feledkezünk meg Duna menti parksávok, gyalogos sétányok és kerékpárutak kialakításáról sem.

Kultúrparkosított természeti övezeteket hozunk létre, aminek eredményeképpen a budapestiek újra birtokba vehetik a Duna-partot. Egy évszáddal ezelőtt még strandok, csónakházak, éttermek és pihenést szolgáló létesítmények sorakoztak a Duna mentén. Mi visszaadjuk a Dunát a fővárosi embereknek, így nem kell messzire utazniuk, ha kikapcsolódni vagy pihenni szeretnének!

VI. Városépítés

A főváros fejlesztése nemzeti érdek, aminek teljesülése érdekében Budapesten egységessé tesszük az építési szabályozást. Tudomásul kell venni, hogy Budapest önmagában képez egy várost, és a kerületek ennek részét képezik. Ennek érdekében egységes, fővárosi szinten szervezett, komplex jogkörökkel bíró építési és városképi hatóságra van szükség, amiben az épített kulturális örökség megőrzése kiemelt feladat. Ez a vezérelv biztosítja ugyanis a főváros történelmi karakterének védelmét, a védett területek megújítását és a város sajátos sziluettjének megőrzését.

Budapest versenyképességét a környező fővárosokkal szemben alapvetően meghatározza a gazdasági társaságok telephelyeinek megközelíthetősége, a közműellátottság helyzete, a kereskedelmi tevékenységek akadálymentessége és a termelő tevékenységhez szükséges gazdasági feltételek biztosítása. A feladat sokrétű. Megfelelő területhasználati és szabályozási politikával el kell érni, hogy a telephelyválasztás összhangban legyen az érintett terület környezeti jellegével, másfelől biztosítani kell, hogy a gazdasági kiszolgálás összhangban legyen a térség környezeti eltartó-képességével. Biztosítani kell a közműveket, a megközelítést lehetővé tévő úthálózatot, a munkába járás közlekedési feltételeit és a megfelelő gazdasági környezetet. Budapestnek ezeken a területeken rengeteg tenni- és pótolnivalója van.

Budapestet alkalmassá kell tenni nemzetközi nagyrendezvények befogadására, a kiemelt rendezvények lebonyolítására. A közlekedés, úthálózat, közmű és infrastrukturális feltételrendszer kialakításával és javításával biztosítható, hogy ne csak politikusi célokat szolgáló gyermeteg álom legyen, hogy Budapest világkiállítást vagy akár olimpiát rendezzen.

Átfogó lakótelepi rehabilitációs programot kell kidolgozni, amelynek keretében a főváros lakótelepei és azok környezete megújul. A rehabilitáció során külön figyelmet kell fordítanunk a lakótelepek műszaki és esztétikai megújítására, a fenntartási költségek lakossági terheinek csökkentésére, a városszerkezeti integráció keretében a lakótelepek közösségi funkcióinak fejlesztésére. Összehangolt pályázati csomagokat alakítunk ki a hőszigetelési és a teljes vagy részleges gépészeti és energetikai rendszerek megújítására. A középületek, társasházak és a családi házak vonatkozásában is szorgalmazzuk az energiatakarékos felújítási programok megvalósítását.

A városépítési és városfejlesztési feladatok keretében munkahelyteremtő beruházásokat indítunk és támogatunk. A jelenlegi ipari övezetekben, illetve a lepusztult állapotban lévő egykori termelő területeken munkahelyeket biztosító termelő beruházásokat kell létesíteni, illetve ezeket kell ösztönözni. A meglévő ipari és tudományos parkok, logisztikai központok tőkevonzó képességét növelni kell. Nem dolgozhat minden budapesti plázákban, multinacionális kereskedő cégeknél vagy az államigazgatásban. Igenis szükség van Budapesten is iparra, amely termelő, érték előállító tevékenységet végez, és számos munkalehetőséget teremt. Ennek keretében fel kell számolni a rozsdaövezeteket, és ipari befektetőket kell idecsábítani.

VII. Bérlakás-építési program

Már a Jobbik országgyűlési választási programjának is meghatározó eleme volt az állami bérlakásépítés. Sajnos a megfelelő méretű bérlakások hiánya Budapesten is óriási gondot okoz, és már nemcsak a fiatalok, hanem az idősebb generációk számára is. A kialakult helyzet elfogadhatatlan és méltatlan minden korosztály számára. A fiatalokat külföldre, az időseket a sárga csekkek rabságába üldözik. Ennek a társadalompusztító politikának mindenképen gátat kell vetni. A fiatal házaspároknak a bankrendszer csődje miatt előidézett pénzügyi válság következményeként esélye sincs a lakhatási problémáik megoldására. Tömegével hagyják el Budapestet, és sokan külföldön vállalnak munkát és telepednek le. Közülük csak kevesen térnek vissza. Ez beláthatatlan következményekkel jár, hisz a főváros lakosságának átlagéletkora így is kritikusan emelkedik.

A fentiek miatt a bérlakásépítést állami és önkormányzati feladatnak tekintjük, amelyet a hazai, elsődlegesen budapesti kis- és középvállalkozások bevonásával szándékozunk megvalósítani. Az építések során azok a vállalkozások lehetnek a kivitelezők, amelyek magyar munkaerőt alkalmaznak, továbbá mértékükben a legmagasabb hazai alapanyagok és terméket felhasználásával vállalják a megvalósítást.

A bérlakások építésénél kötelező szempontok is meghatározásra kerülnek, amelyek esetében elsődleges feltétel az épületek fenntartásának és üzemeltetésének alacsony költsége.

Az önkormányzati lakások bérleti díját úgy határozzuk meg, hogy azok egy ugyanakkora lakás törlesztési díjainál jóval kedvezőbbek legyenek. Az így létrejött bérlakások főként a fiatalabb generációk lakhatási problémáiban nyújtanak segítséget. **A legalább három gyermeket nevelő családok esetében a főváros még kedvezőbb díjat állapíthat meg** mindaddig, amíg a család tagjai magatartásukkal, életvitelükkel nem zárják ki magukat e kedvezményrendszerből.

A másik több segítségre és támogatásra szoruló réteg a nyugdíjasok csoportja. Részükre ugyanezen konstrukcióban nyugdíjasházak épülnek magas szintű egészségügyi ellátással. Ezzel az egészségügyi intézmények is tehermentesülnek.



Bérlakás-építési programunk eredményeképpen a budapestiek felnőtt életének a kezdete és befejezése méltó módon biztosított lesz.

A bérlakás-építési programunk keretein belül krízisszállókat is építünk az arra rászoruló budapesti családok számára. Célunk, hogy a budapesti családok ne az utcára és a gyermekek ne a nevelőotthonokba kerüljenek, így támogatjuk a családok egyben maradását.

VIII. Munkahelyteremtés

A Jobbik fővárosi gazdaságpolitikájának fókuszában a munkahelyteremtés áll. A magyar emberek szorgalmára alapozva ehhez arra van szükség, hogy a politika – anyagilag és erkölcsileg egyaránt – helyreállítsa a munka becsületét. Valljuk, ha munka van, minden van, ha munka nincs, semmi sincsen! **A munkahelyteremtés számunkra nem a munkaügyi statisztikák meghamisítását jelenti, hanem valódi, értékteremtő álláshelyeket a megélhetéshez szükséges bérezéssel.** Ez a folyamat természetesen elképzelhetetlen a helyi kis- és középvállalkozások megerősítése nélkül, ők azok, akik a munkaerőpiac gerincét adhatják. De nem elég a vállalkozásokat megerősíteni, hanem a munkavállalók munkajogi jogfosztottságának is véget kell vetni, hatékonyan ellenőrizni kell a jogszabályok betartását. A társadalmi igazságosság viszont azt is megkívánja, hogy ezek a szabályok betarthatóak és életképesek legyenek.

Fontos alapelvként rögzítjük, hogy amíg segélyekből jobban meg lehet élni, mint a munkából, addig a jelenlegi rendszer nem fog változni, és továbbra is kevés dolgozónak kell eltartania nagyszámú semmittevőt. Sajnos ma már generációk nőttek fel úgy, hogy nem látták dolgozni menni a szüleiket. Társadalmi csoportok rendezkedtek be a segélyekből való életre. Családok ezrei játszanak arra, hogy a helyi önkormányzatok a lakhatási, közüzemi és egyéb támogatásokon keresztül a közösség terhére átvállalják tőlük a megélhetési költségeiket. Teszik mindezt egyre növekvő számban azért, mert az önkormányzati támogatásokat „ingyen pénznek” tekintik. Nem kell érte semmit tenni, csupán



jól eladósodni. Ez a fajta magatartás súlyosan rombolja a közerkölcsöt, és a tisztességesen dolgozó polgárokra kiábrándítóan hat. A munka becsületének visszaállításához tehát elengedhetetlen a szociális rendszer átalakítása és a közjavak nagyobb megbecsülése.

A fővárosi vállalkozások támogatása

Az irreális mértékű adóterhek, a követhetetlen és átláthatatlan szabályozás és a multinacionális cégek folyamatos támogatása a hazai cégeket jelentős versenyhátrányba hozta. Emiatt a főváros területén is rengetegen mentek és mennek csődbe. Az eddigi fővárosi vállalkozásfejlesztési programok erőtlenek voltak, és leginkább a politikusok baráti körénél landoltak. A bajt csak tetézte, hogy az önkormányzati megrendelések jelentős része szintén a multinacionális külföldi cégeknél kötött ki.

A fővárosi vállalkozások támogatása érdekében az alábbi intézkedéseket tesszük:

• A fővárosi közbeszerzések kiírásakor előnyben részesítjük a magyar kis- és középvállalkozásokat, ezzel elősegítve a magyar munkahelyek megvédését és újak létrehozását.

• A budapesti kis- és középvállalkozásokat számára adókedvezményt biztosítunk a helyi iparűzési adóból.

• Kiemelt figyelmet fordítunk a termelő vállalkozások megsegítésére. Ezt nem csak fővárosi kezdeményezés keretében, hanem állami és EU-s pályázatok összehangolt keretrendszerében képzeljük el.

• A magyar tulajdonú vállalkozások és az általuk előállított termékek fővárosi piacra jutását és piaci bevezetését vállalkozásfejlesztési alapítványi támogatás keretében segítjük.

• A fővárosnak és a tulajdonában lévő társaságoknak is intenzíven részt kell vennie uniós munkahely-teremtési pályázatokon.

• A „zöld” vállalkozásokat előnyben részesítjük a fejlesztési támogatások odaítélésekor.

Segélyezés

Célunk, hogy minden munkaképes személy kizárólag munkavégzés ellenében legyen jogosult bármilyen juttatásra. Azoknak a személyeknek, akiknek egészségi állapota megfelelő és munkaképes korúak, de nem hajlandók a tudásuknak megfelelő felkínált munkát elvégezni, semmilyen készpénzjuttatást nem adunk. A segélyezési politikánk célja, hogy ne szoktasson senkit függőségre. A cél az önfenntartásra való törekvés, mely elősegíti az emberekben az önbecsülés erősítését, így segítve egy egészséges társadalom kialakulását. **Pénz helyett pénzkereseti lehetőséget kívánunk biztosítani,** amihez szükséges az átképzések, képzések és a munkaközvetítés célszerűbb és hatékonyabb megszervezése. **A készpénzsegélyek nagy részét természetbeni juttatásra alakítjuk át, és havi helyett heti rendszerűvé teszszük.**

A szociális kártya bevezetése komoly lépést jelentene a közösségi erőforrások igazságos felhasználásában, biztosítva azt, hogy a segélyek azok valódi címzettjeihez jussanak el. A szociális kártyán kapott juttatást csak és kizárólag budapesti vállalkozóknál, illetve kereskedőknél lehet levásárolni.

IX. Közbiztonság

A Jobbik Magyarországért Mozgalom a rend pártjaként Budapesten is meg kívánja teremteni a biztonságos élet feltételeit, ami nem a rendőrségi statisztikák kozmetikázását, hanem a valós közbiztonság elérését jelenti. **Zéró toleranciát hirdetünk a bűnözés minden formája ellen,** szerintünk a bűn, nagyságától függetlenül üldözendő. Nem lehet felmentés a bűncselekmények elkövetésére sem a hátrányos anyagi helyzet, sem a származás, vagy a bőrszín. Teljes jogegyenlőséggel kell mérni minden elkövetőt, és a büntetéseket is egyenlően kell kiszabni mindenkire. **A Jobbik komplett bűnmegelőzési és bűnüldözési programmal kívánja megteremteni a közbiztonságot és javítani az állampolgárok romokban heverő biztonságérzetét.**

A rendőrség felé megfogalmazott elvárásaink

A közbiztonsági problémák egyik oka a rendőrség szervezeti felépítésében és munkamódszereiben keresendő. A BRFK hivatásos állományának jelentős része irodában ülő, adminisztratív munkát végző alkalmazott, a közterületekre az összlétszámhoz mérten kevés rendőr jut. A rendőri állomány óriási többsége vidéki, fiatal és tapasztalatlan. Szolgálati lakásprogram híján óriási körükben a fluktuáció. Budapest közrendjét, a rendvédelmi munka hatékonyságát legfőképpen egy politikai befolyásolástól mentes, a polgárok bizalmát és támogatását élvező rendőrség képes biztosítani.

Nyomást kell gyakorolni a kormányra a rendőrség tevékenységét jelenleg uraló statisztikai szemlélet felszámolásáért, és gátat kell szabni a kvótajelleggel folytatott „megélhetési” bírságolásoknak is. El kell érni a rendőrség létszámának növelését és az állomány szerkezeti átszervezésével az állandó rendőri jelenlétet az utcákon. Különösen igaz ez az iskolák, a közintézmények és a szórakozóhelyek környékére. A gyalogos és autós járőrök mellett kerékpáros, motoros és a természetvédelmi területeken lovas járőrökre is szükség van. A bűnügyileg különösen fertőzött területeken szorgalmazzuk kutyás járőrök alkalmazását is.

A budapesti kerületi rendőrkapitányságokon folyamatos a létszámhiány. A statisztikákat évről évre intézkedési joggal még nem rendelkező, rendészeti szakközépiskolások próbaidős felvételével javítják. A valódi megoldás az üres státuszok tapasztalt rendőrökkel való végleges feltöltése. A bérlakás-építési program keretén belül lakástámogatással segítjük a rendőrök helyben maradását, amelyet mindaddig használhatnak, amíg Budapesten teljesítenek szolgálatot.

Budapest Őrség

A rend megteremtése érdekében minden eszközzel érvényt kell szerezni az előírásoknak. A legtöbb esetben nem új szabályokra, hanem a meglévők betartására van szükség. A közbiztonság javítása érdekében **létrehozzuk a Budapest-szinten egységes Budapest Őrséget, a fővárosi és a kerületi közterület-felügyeletek integrálásával.** A Budapest-őröket minden lehetséges technikai felszereléssel ellátjuk.

A Budapest Őrség kifejezetten a becsületes polgárok biztonságáért, személy- és vagyonvédelméért lesz felelős. A rendvédelemben közreműködő szervezeteket maximálisan a bűnmegelőzés szolgálatába állítjuk. Elvárjuk, hogy ne pénzbehajtóként, hanem az állampolgárok testi épségének és vagyonának védelmezőjeként tevékenykedjenek.

A Budapest Őrségen belül létrehozunk egy önkéntes tagozatot, amelyhez csatlakozhatnak azok a polgárok, akik vállalják, hogy a közterület egy részének „gazdái" lesznek, és jelzik a tapasztalt rendellenességeket. Az önkéntes tagozatban tevékenykedő civilek nem kapnak hatósági jogköröket, de a társadalmi részvétel, az egymásra és a közterületekre való figyelés eszközével nagymértékben javíthatunk a jelenlegi közállapotokon.

Kiemelt közbiztonsági faladatok

A leghatározottabb hatósági fellépést garantáljuk **az illegális árusok, zsebtolvajok, agresszív koldusok ellen.**

Felszámoljuk az illegális hulladéklerakó helyeket, kíméletlenül fellépünk a „lomibűnözés" minden formája ellen. Bár több mint másfél éve megvan a jogi lehetőség a lomibűnözők elleni fellépésre, sem a közterület-felügyelet, sem a rendőrség részéről nem láthattunk érdemi lépéseket a probléma felszámolására. A Budapest Őrség élni fog a jogszabály adta lehetőségekkel, és felszámolja ezt a bűnözési formát is.

Szigorú, kíméletlen harcot hirdetünk a kábítószerbűnözéssel szemben. Az iskolák, szórakozóhelyek és játszóterek környékét minden lehetséges eszközzel megvédjük.

A fémtolvajok nem csak hatalmas anyagi károkat okoznak Budapestnek, de a csatornafedelek, közlekedési táblák és kábelek ellopása gyakran a tömegközlekedés biztonságát veszélyeztető terrorcselekménynek is minősülhet. Megengedhetetlennek tartjuk, hogy az előző generációk által ránk hagyott vagy a kortárs művészek által gyakran sok millió forintból elkészített köztéri alkotások néhány ezer forintért a fémtolvajok martalékává váljanak. Az ilyen bűncselekményeket kiemelten kezeljük, és a törvény teljes szigorával sújtunk le az azokat elkövető maffiahálózatokra.

Egyértelműen kimutatható, hogy azokon a területeken, ahol térfigyelő kamerákat hlyeztek el, drasztikusan csökkent a közterületi jogsértések száma. Éppen ezért **fejleszteni kell a közterületi és a tömegközlekedési térfigyelő kamerarendszereket,** de nem szabad elfeledkezni a kamerarendszerek rendszeres műszaki ellenőrzéséről sem. Nem fordulhat elő, hogy az elmosódott, vagy azonosításra alkalmatlan felvételek miatt bűnelkövetők mentesüljenek a jogos büntetés alól.

Kiemelten védett célcsoportok

Egyik legfontosabb célunk, hogy a gyermekek és a fiatalok tanulási, kikapcsolódási és szórakozási lehetőségeit ne korlátozhassa a bűnözés és a bűnözőktől való félelem.

A gyermekek védelmében hétköznap reggelenként a forgalmas környezetben levő általános iskolák elé kifejezetten baleset-megelőzési céllal Budapest-őröket állítunk, és nyomást gyakorlunk a rendőrségre, hogy a traffipaxokat ezekre a helyekre csoportosítsák át. Meggyőződésünk, hogy nem az útépítés után kint felejtett sebességkorlátozó tábláknál kell traffipaxos mérések nyomán bírságolni, hanem a gyermekek életét veszélyeztető autósokat kell kiszűrni és szigorúan megbüntetni.

Átfogó egészségvédelmi és bűnmegelőzési programot indítunk az iskolákban. Egyenruhát viselő, nagy tapasztalattal rendelkező rendőrök bevonásával az egész fővárosra kiterjedő egészségvédelmi és bűnmegelőzési programot indítunk. Életkortól függően hívjuk fel a gyermek figyelmét az alkoholfogyasztás, a kábítószerhasználat és az AIDS veszélyeire, felkészítjük a pedofilokkal és más bűnelkövetőkkel szembeni magatartásra. A közbiztonsági alapismereteket már az alsó tagozattól havi rendszerességgel oktatni kell az iskolákban az osztályfőnöki órák keretében.

Bevezetjük a Biztonságos Szórakozóhely Minősítést. Biztonságos szórakozást a fiatalnak, nyugodt álmot a szülőnek!

Az időskorúak sérelmére elkövetett bűncselekmények üldözésére fokozott figyelmet fordítunk, ezek megelőzését és felderítését a Budapest Őrség kiemelt feladatává tesszük. Az időskorúak részére **távfelügyeleti segélyhívó készüléket biztosítunk.**

Hajléktalanpolitika

Hajléktalanpolitikánk egyértelmű. **Minden utcán élő személy számára felkínáljuk a társadalomba való visszakapaszkodás esélyét, aki viszont ezzel nem kíván élni, azt akár rendészeti eszközökkel is eltávolítjuk a közterületekről.**

A társadalomba való visszavezetéshez **magas fokon szervezett hajléktalanpolitikára van szükség.** Olyan közmunkaprogramokat szervezünk a hajléktalanoknak, amely igazodik speciális élethelyzetükhöz. Főtt ételt, éjszakai szállást és alapszintű közegészségügyi ellátást



biztosítunk. A hajléktalanszállókon gondoskodunk az itt élők tulajdoni és fizikai biztonságáról. A közmunkaprogramra építve, az ott bizonyított személyeknek elősegítjük a piaci foglalkoztatását, amihez segítő hálózatot hozunk létre, és a szükséges forrásokat rendelkezésre bocsátjuk. Azok számára, akik már rendszeres jövedelemmel rendelkeznek, önkormányzati szociális bérlakást adunk, így teremtve meg a teljes önállóságot, egyúttal felszámolva hajléktalan élethelyzetet.

Egyéb közbiztonságot erősítő teendők

Az országgyűlésben törvénymódosítást kezdeményezünk a közbiztonsági tevékenység jogellenes szervezése tényállás törlése érdekében. A Fidesz–KDNP-többség ennek a büntetőjogi kategóriának a bevezetésével egyértelművé tette, hogy nem a bűn elkövetőit, hanem a szabadidejükben a közbiztonság megteremtésén fáradozó állampolgárokat kívánja üldözni. Emellett a polgárőrségre vonatkozó szabályokat is szükséges átalakítani. Nem engedhető meg, hogy valamely személyt vagy szervezetet világnézete, vagy politikai meggyőződése miatt önkényesen távol tartsanak a polgárőrség szervezetrendszerétől. Minden törvénytisztelő, a közösségért tenni akaró személynek vagy szervezetnek alkotmányos joga, hogy lakóközössége közbiztonságának fenntartásában részt vegyen, ami nem jelenti azt, hogy bárki is kétségbe vonná a rendvédelmi szervek erőszak-monopóliumhoz való jogát.

A megreformált polgárőrség tagjainak folyamatos képzését támogatni fogjuk. Az erkölcsi megbecsülésen túl anyagi eszközökkel is támogatnunk kell azokat a polgárokat, akik szabadidejüket mások vagyonának és testi épségének megvédésére áldozzák. A szomszédfigyelő szervezetek és megoldások népszerűsítése és megszervezése is szükséges. Így azok is bekapcsolódhatnak a bűnmegelőzésbe, akik nem tudnak járőrtevékenységet végezni, de van lehetőségük a környéket figyelni, és szükség esetén az intézkedésre jogosultak részére jelzést adni. Felülvizsgáljuk azon területeket, ahol a közvilágítás nem a 21. századnak megfelelő, csökkentjük a **közvilágítás** nélküli közterületeket.



X. Közlekedés a fővárosban

A közlekedés az emberek leggyakoribb napi közösségi tevékenysége, és a mindenkori társadalmi állapotok sűrített lenyomata. Budapest közlekedési állapota leromlott, a forgalmi torlódások állandósultak, jelentősen akadályozva a megbízható elérhetőséget és szennyezve a környezetet. Budapest közlekedésének állapota ma korlátozza az egyes térségek lehetőségeit, akadályozza a várost fejlődésében, a növekvő zsúfoltság pedig mind nagyobb életviteli feszültségeket okoz. A megfelelő színvonalú közlekedés hiánya miatt egyes területek nem képesek a valódi lehetőségeiknek megfelelően fejlődni, más területek a közlekedési zsúfoltság miatt nem képesek megfelelően működni. Nincs ma a közlekedésnek egyetlen szegmense sem, amelyik zavarmentesen működne. **Budapest közösségi közlekedése továbbra is versenyképtelen, pazarló és rosszul szervezett.** A közlekedéspolitika kimerül a tiltó és korlátozó rendelkezésekben (parkolás szigorítása és drágítása, behajtások korlátozása stb.).

A közutakon évről évre nő a zsúfoltság, az állandósuló torlódások lényegesen növelik a közlekedés költségeit, az energiafelhasználást és a környezetkárosítást.

Budapest úthálózata katasztrofális állapotban van. A főváros teljes közúthálózata több mint négyezer kilométer, százezer KRESZ-táblával. A közösségi közlekedés által igénybe vett úthálózat ezeregyszáz kilométer. A főváros meglévő úthálózatát a hiányos hálózatszerkezetből eredően aránytalanul nagy forgalom terheli, amelynek következménye az utak fokozódó elhasználódása. Véget kell vetni annak a gyalázatnak, hogy indokolatlanul magas költségek mellett rossz minőségű utak épülnek, amelyen akár egyetlen éven belül is kátyúk és hatalmas repedések keletkeznek.

A fejlesztési igények főként az észak-déli tengely irányban megvalósuló úthálózat kiépítését, új Duna-hidak építését és a meglévő utak minél gyorsabb áthaladást biztosító felújítását és korszerűsítését igénylik. Célunk a meglévő útvagyon megőrzése, a közúti, közterületi minőség javítása, a biztonságos forgalom feltételeinek ja-

vítása, valamint az elvárható szolgáltatási színvonal biztosítása. Az utcahálózat korszerűsítését lehetőség szerint egybe kell kötni a kapcsolódó közterület teljes megújításával, beleértve ebbe a zöldterületi rehabilitációt és a közlekedés számára rendelkezésre álló területek újraosztását a változó igényekhez alakítva. Törekedni kell arra, hogy a felújított közutak új keresztmetszeti elrendezése biztosítson lehetőséget közös útfelület használatára az autós és a kerékpáros közlekedés számára, tehát a közutak váljanak alkalmassá kerékpáros közlekedésre is.

A közúthálózat fejlesztése és fenntartása a legmagasabb színvonalon és a legolcsóbban úgy képzelhető el, ha a kerületekhez tartozó utak is egységes fővárosi kezelésbe kerülnek.

Az útfejlesztési tervek fő céljainak meghatározása során alapvetésként kell leszögezni, hogy Budapest eddigi kelet-nyugat irányú úthálózati rendszerét talpára kell állítani, és a közúthálózati fejlesztések eredményeképpen ki kell építeni az észak-déli tengelyű úthálózati rendszert. Budapest úthálózati fejlesztését eddig a két területi egység, Pest és Buda összekötésének a szándéka irányította, elhanyagolva az észak-déli fejlesztéseket. Ez a főváros területi fejlődésében súlyos torzulásokat eredményezett.

Az útfejlesztési beruházások eredményeképpen csökkentjük a szintbeli közúti – vasúti kereszteződések számát. Végső célunk a fő- és gyűjtőúthálózat összes szintbeli vasúti kereszteződésének a megszüntetése.

A forgalmi lehetőségek jobb kihasználása érdekében felül kell vizsgálni a városban fellelhető forgalomszabályozó táblák ésszerűségét és szükségességét. Jelentős a felesleges kötöttséget előíró táblák mennyisége, ezeket el kell távolítani az utakról.

A főváros közlekedése mielőbbi átfogó, a rendszer egészét érintő reformot igényel. Összehangolt beavatkozásra van szükség a közlekedési rendszer egészében, valamennyi alágazatát érintve. A rendszernek csupán egy-egy elemén javítani eleve kudarca ítélt vállalkozás. Az elkerülhetetlen fejlesztések mellett azonban hangsúlyt kell fektetni a meglévő adottságok, képességek és kapacitások jóval hatékonyabb kihasználására is.

Közösségi közlekedés

A közösségi közlekedés Budapest polgárai számára sajnos az elmúlt négy évben is csupán tömegközlekedés maradt, nem valósultak meg a rendszerszintű reformok, és a finanszírozási kérdések megoldása is tovább várat magára. A közösségi közlekedés finanszírozásának háttérfeltételei megoldatlanok, eszközállománya továbbra is elmarad a versenyképességhez szükséges színvonaltól. A városvezetés létrehozta ugyan BKK-t mint közlekedésszervezőt, de a gyakorlatban ez csak egy újabb vízfej lett a BKV mellett, és ezzel párhuzamosan **elmaradt a közlekedési vállalat korábbi felelőtlen vezetőinek elszámoltatása is.** Ráadásul a BKK az eredeti elképzeléshez képest már közvetlen feladatait jóval meghaladó tevékenységet végez. A hatékonyság érdekében mindenképpen módosítani kell a BKK közszolgáltatási szerződését, de **elképzelhetőnek tartjuk a BKK megszüntetését is.**

A közösségi közlekedés rendszerébe strukturális beavatkozás szükséges. Ennek egyszerre kell megoldania a közlekedés fejlesztését és az egészségkárosító hatások csökkentését, a gyorsabb célba érést bármely közlekedési eszközzel utazó számára. Ezen kritériumok megvalósulása nemcsak Budapest és az agglomeráció lakóinak, hanem végső soron mindenkinek fontos, aki Magyarország fővárosába érkezik.

Ahhoz, hogy Budapest közlekedési rendszere szabályozható és kézben tartható legyen, összehangolt erőfeszítéseket kell tenni. Pótolni kell a kiegyensúlyozott területfejlődést és forgalomirányítást biztosító hálózatszerkezeti hiányosságokat. Meg kell teremteni a jármű- és eszközállomány 21. századi színvonalú komfortszintjét. A közlekedési módok és közlekedési szolgáltatók integrált irányítását, komplex működtetését hatékonnyá kell tenni. A közösségi közlekedés megszervezését alkalmas vezetőre kell bízni, aki az adófizetők pénzét takarékosan és eredményesen használja fel. E célok érdekében a főváros és környéke egyre növekvő igényű közlekedési kapcsolataiban a kötöttpályás közlekedésnek kulcsszerepet kell kapnia. **Egy modern európai nagyváros közlekedése ma már nem létezhet föld alatti kötöttpályás közlekedés nélkül. A városok terjeszkedése és fejlődése miatt ezeket folyamatosan bővíteni kell.** A föld alatti közlekedés előtérbe kerülése átalakítja az érintett városrészek életét, javítja egész Budapest közlekedését. Csökken az utak zsúfoltsága, a zaj és a szmog. A beruházás járulékos elemeként megszépülnek az építkezések által érintett utcák és terek, szorosabban kapcsolódnak majd közlekedési időben az eddig egymástól távol eső városrészek.

A peremkerületeket és a belvárost összekötő felszín alatti kötöttpályás hálózatok megépítése az egyedüli megol-



dás. A káros következmények, mint a szmog, a közlekedési dugók és a betegségek, töredékére csökkenthetők, ha folytatjuk a több mint 100 évvel ezelőtt elkezdett földalatti-programot. A felszín kizöldül, a járdák újra a gyalogosoké lesznek, miközben az utazásra fordított idő kényelmes és biztonságos feltételek között csökken.

Föld alatti vonalvezetéssel kívánjuk megoldani a metróvonalak bővítését, az elővárosi vasút egyes részeit, a villamoshálózat bővítését és a kötöttpályás közlekedési rendszerek összekapcsolását. A városon belül vezetett vasútvonalakat integrálni kell a kötöttpályás közlekedési rendszerbe, és vonalvezetésüket a belső területeken föld alá kell helyezni. Az útfejlesztéseknél is törekedni kell a föld alatti vonalvezetés előtérbe helyezésére, mivel a kéreg alatt vezetett úthálózat sokkal gyorsabb megközelítést tesz lehetővé. Gyors kapcsolatot hozunk létre a belváros, a külső kerületek és az agglomeráció települései között.

A közösségi közlekedés föld alá helyezésének a környezetvédelmi előnyei szinte felbecsülhetetlenek. Gyarapodó zöldfelületek, csökkenő légszennyeződés és károsanyag-kibocsátás. A föld alatti vonalvezetés hatalmas infrastrukturális fejlődést jelent. Lehetővé teszi a közműalagutak rendszerének a kiépítését is. A közművezetékeket a föld alatt elvezetve a rendszerek sokkal stabilabbá, könnyen bővíthetővé és korszerűsíthetővé válnak. Meghibásodások vagy fejlesztési munkálatok esetén nincsenek útfelbontások, dugók és torlódások, és jelentősen csökken a gépjárműforgalom, a levegőszennyezés, a balesetek száma.

A közösségi közlekedés gerincét tehát a kötöttpályás közlekedési módok kell hogy jelentsék, mindemellett fontos szerepe marad az autóbusz-közlekedésnek is. A közösségi közlekedés színvonaljavításának meghatározó eszköze a megfelelő járműpark rendelkezésre állása. A járművek biztonsága, megbízhatósága, kényelme, komfortja, akadálymentessége mind megfelelő eszközök ahhoz, hogy az emberek egyre nagyobb része ne tekintse életvitelével ellentétesnek az autó helyett a közösségi járművek használatát.

Bevezetjük a régóta tervezett elektronikus jegy- és bérletrendszert, melyet már 2011-ben is kezdeményez-

tünk a fővárosi közgyűlésben. Lehetőséget biztosítunk arra, hogy a jegy- és bérletvásárlás megvalósulhasson korszerű elektronikus fizetési megoldások útján, így a BKV-jegypénztárak előtti kígyózó sorok legfeljebb csupán a múlt rossz emlékei lesznek.

Kezdeményezzük a BKV-jegyeket és bérleteket terhelő általános forgalmi adó mérséklését a jelenlegi huszonhét százalékról öt százalékra, amely adócsökkentésnek közvetlenül meg kell jelennie a jegyek és bérletek árában.

Bevezetjük a diákjegyet, amely a bérletekhez hasonlóan, kedvezményes utazási lehetőséget biztosít majd a nappali tagozatos tanulók részére, ezzel is csökkentve a családok terheit.

A fejlesztések eredményeképpen a kizárólag gépjárművel való közlekedést felváltják a kombinált közlekedési módok. A gépkocsi + P+R + közösségi közlekedési eszköz hármasa lesz a legkényelmesebb és leggyorsabb közlekedési mód. A kötöttpályás közlekedési módok fejlesztése, a városi és elővárosi közlekedés megfelelő összekapcsolása és a parkolás rendszerének fejlesztése egymással szoros összefüggésben alkotják a közlekedési rendszerfejlesztés kulcsfeladatait. **Célunk egy olyan közösségi közlekedési rendszer kialakítása, amelyben az utas nem érez különbséget abban, hogy melyik szolgáltató szolgáltatásait vagy melyik közlekedési eszközt használja úti célja eléréséhez.**

Budapesti Közlekedési Vállalat

A BKV-t mint a közösségi közlekedést szolgáló céget egyben kell tartani, de szigorúan át kell világítani, amelynek nemcsak a Demszky-korszakra, hanem az elmúlt négy évre is ki kell terjednie. A vízfejet egyetlen intézkedéssorozattal meg kell szüntetni.

Meg kell állítani a további kiszervezéseket, elsősorban a buszüzletág privatizációját. A kiszervezések miatt feleslegesség vált buszgarázsokat sem eladni kellene, hanem szolgáltató jelleggel, idegen gépjárművek javítására is alkalmassá tenni.

További bevételi forrás, hogy a BKV által üzemeletetett aluljárók és egyéb terek, megállók területét fokozottan alkalmassá kell tenni üzletek üzemeltetésére, illetve a már meglévőket jobban meg kell becsülni, és a bevételt kizárólag a közösségi közlekedés fejlesztését szolgáló célokra szabad felhasználni. Ezen területeken lévő hirdetési lehetőségeket is jobban ki kell használni, és nem szabad különféle médiacégeknek fillérekért átengedni.

A BKV működését jellemző visszaéléseket fel kell tárni, a felelősöket börtönbe kell juttatni. A BKV összes szerződését 24 évre visszamenőleg át kell vizsgálni, a gyanúsak esetében feljelentést kell tenni, és a kilopott pénzt vissza kell perelni.

A közlekedésszervezésben elengedhetetlen a regionális szemlélet, ugyanis Budapest közlekedési gondjainak tetemes része a városhatáron túlról ered. A zsúfoltság csökkentése érdekében, befolyásolási, szervezési, szabályozási intézkedésekkel, intelligens közlekedési módszerek elterjesztésével és egy hatékonyabb közlekedésmenedzsmenttel ki kell használni a jelenlegi közlekedési rendszerben meglévő tartalékokat, növelve így a közlekedésbiztonságot és költséghatékonyságot is.

Kezdeményezni kell egy egységes forgalomirányító és menetrendszerkesztő központot. Ez a központ irányítaná a teljes közösségi közlekedést Budapest és az agglomeráció tekintetében (BKV, MÁV, kompok, Volán), és szerkesztené, valamint összehangolná a menetrendeket. Így a különböző közlekedési módok összehangoltan működnének, valamint fennakadások, közlekedési balesetek és rendkívüli események esetén biztosítaná a minimális szintű közlekedési lehetőségeket, akár a menetrendek, akár az útvonalak azonnali átszerkesztésével. Ez a központ információs és tájékoztató pontként is működne.

Minden bliccelő ellen határozottan fellépünk, hiszen napi szintű gyakorlat, hogy az ellenőrök nem mernek fellépni a közösségi együttélés normáit is megszegő, csoportokba verődött bandák ellen. Ezekben az esetekben a Budapest Őrség és a rendőrség egységeit is igénybe veszszük a bliccelés meggátolása és a közrend helyreállítása érdekében.

A közösségi közlekedés fejlesztésének fontos szegmense az elöregedett járműpark utasigények szerinti fejlesztése, korszerűsítése és pótlása. Ezekben **a fejlesztésekben és beszerzésekben elsődleges szempont kell hogy legyen a magyar gyártókapacitások kihasználása és így a magyar gazdaság támogatása.**

Kezdeményezzük, hogy a BKV a MÁV-hoz hasonlóan az üzemanyagot terhelő jövedéki adót visszaigényelhesse. A visszaigényelt jövedéki adó kizárólag a járműpark fejlesztésére fordítható. Bérekre, osztalékra, egyéb kifizetésekre nem.

A közösségi közlekedés fejlesztési irányai

Budapest mai arculatát és közlekedésének alapjait 140 éve fektették le, és az akkor elfogadott tervek rövid időn belül megvalósultak. Az 1894-ben megálmodott földalatti vasút 2 év alatt, 1896. május 2-án készült el, és nem a mai korszerű gépek segítségével. Nem kell tudományos fokozat és sok éves szakmai ismeret ahhoz, hogy tudjuk: az elmúlt 24 év során mellőzték a szakemberek javaslatait, figyelmen kívül hagyták az itt élők alapvető érdekeit. A liberális gazdaságpolitika nagy hasznot biztosított egy szűk érdekkörnek, míg a főváros lakóinak és végső soron az egész országnak felmérhetetlen károkat okozott.

Hosszasan sorolhatók az egyéni és a közösségi gondok, de a jelenből kiindulva hasznosabb a megoldáskeresés. Az egyedi ötlet- és érdekközpontúságot megszüntetjük, és visszatérünk a természetes útra, amelynek kiindulási pontja a tervezés. A város szerkezete, kiterjedtsége, városkörnyéki kapcsolatai és közlekedési adottságai azt indokolják, hogy a közösségi közlekedés gerinchálózata alapvetően a kötöttpályás hálózatra épüljön. Egy korszerű, valamennyi vasútvonalra kiterjesztett, illetve a vasútvonalak közötti átjárhatóságot megteremtő regionális gyorsvasúti rendszer létrehozása ciklusokon átívelő következetes fejlesztési feladatot igényel.

Az elővárosi vasúti hálózat akkor tudja feladatát ellátni, ha szerves részévé tud válni a kötöttpályás hálózatnak. Ennek egyik feltétele, hogy a hálózat mértékadó elemeivel legyen kapcsolata. Kapcsolatot kell biztosítani a gerinchálózat érintett elemeivel, a ráhordó hálózat vonalaival, de a közeli körzetekben üzemelő járatokkal is. A budapesti kötöttpályás közlekedés azonban jelenleg a szükségesnél nagyobb mértékben szakadozott.

Kevés a vonalak közötti közvetlen átjárás, a hálózatot szükségtelen átszállási kényszerek terhelik. **A jelenleg egymástól függetlenül létező városi és elővárosi kötöttpályás hálózatok gyorsvasúti rendszerben való összekapcsolása teremtheti meg azt a regionális közösségi közlekedési gerinchálózatot, mely képes lehet vonzó alternatívául szolgálni az autós közlekedéssel szemben.** Itt kevesebb a baleset, ismeretlen a dugó fogalma, a menetrend percre pontos. Az integrált, egységes hálózaton nyújtható csak olyan komplex szolgáltatás, mely Nyugat-Európában már bizonyította attraktivitását, és megfelel a mai kor környezettudatossági és fenntarthatósági kihívásainak. Az integráció tehát a hálózatok fizikai összekötését is jelenti, kiváltva ezzel a párhuzamosságokat, és kihasználva a magas fokú integráció előnyeit.

Az igazi versenyképesség megteremtésének kulcsa tehát az integráció. Az utast kevéssé érdekli, hogy a MÁV, a Volán vagy a BKV hálózatán utazik-e. Csak az számít, hogy magas szolgáltatási minőséggel, egységes tarifarendszerben, kiszámíthatóan és minimális átszállással érhesse el úti célját. Az összekapcsolás eredményeképpen megtörténik a HÉV-vonalak elővárosi gyorsvasúttá fejlesztése, a városi hálózattal való teljes integrálása. A mai szigetszerű üzemben működő négy HÉV-vonal szerepe jelentősen felértékelődik, ha integrálható a városi kötöttpályás rendszerbe. **A hálózatszerkezetből adódik a lehetőség, hogy a szentendrei, ráckevei és csepeli HÉV-vonalak összekötésével a Duna mentén kialakuljon egy, a városi-elővárosi gyorsvasúti közlekedési elvárásoknak megfelelő teljesen átjárható észak-déli tengely, az 5-ös metró.**

Metrófejlesztések

Megtörtént végre a világ egyik legdrágább és leglassabban elkészült metrójának, a 4-es metrónak az átadása, de az jelenlegi formájában teljesen alkalmatlan arra, hogy érdemi változást eredményezzen a budapestiek mindennapi életében. Ez pedig egy ilyen horribilis, közel ötszáz milliárdos költségvetésű beruházás esetén elfogadhatatlan, és elszámoltatásért kiált. **Első lépésként tehát elengedhetetlen a 4-es metró beruházás teljes felülvizsgálata és a felelősök elszámoltatása, aminek ki kell terjednie az indokolatlan költségek, ellopott közpénzek visszaszerzésére is.** Budapest lakóinak nem nívódíjas megállókra, a világon egyedülálló mérnöki bravúrokra, hanem hosszú nyomvonalra, olcsó, de modern megoldásokra és mindenekelőtt emberi időben való megvalósításra lett volna szüksége.

A 4-es metró kudarca azonban nem jelenti azt, hogy évtizedekre le kellene állni a kéreg alatti fejlesztésekkel. Éppen ellenkezőleg, szükséges mindhárom metróvonal meghosszabbítása annak érdekében, hogy a vonalak nagyobb részt vállalhassanak a város külső területéről és a városkörnyékről érkező utazásokban. Biztosítani kell, hogy a közösségi közlekedés súlyponti eleme a környezetbarát kötöttpályás közlekedési mód legyen. Ennek eredményeképpen eddig kieső fővárosi területek lesznek bekapcsolhatók a főváros vérkeringésébe, a végállomásokon P+R-végpontokkal. **A közösségi közlekedést elősegítendő, a város szélén megfelelő kapacitású, ingyenes P+R parkolókat hozunk létre.**



Ezek a parkolók lehetővé teszik, hogy az agglomerációból érkezők is kényelmesen, a közösségi közlekedéssel érkezzenek a városba.

Az 1-es metró (Millenniumi Földalatti Vasút) meghosszabbítása. A meghosszabbítást keleten városfejlesztési és kapcsolati szempontok indokolják, nyugaton egy történelmi tengely megteremtése a Budai vár – történelmi belváros és a Hősök tere között. A végállomás a Mexikói út – Nagy Lajos király útja szakaszt megépítve az Örs vezér téren lesz, kapcsolatot teremtve a 2-es metróval. A budai irányú meghosszabbítással a pesti belvárosból kapcsolat teremthető a budai belvárossal és a Várbazárral, valamint a két rakparti villamossal.

A 2-es metró keleti és nyugati irányba való vonalhosszabbítása. A 2-es metró hálózatszerkezeti hiánya, hogy nyugati és keleti végállomásai túlzottan a város belső területein vannak, így a metró a külső- és városkörnyéki forgalom átvételét nem tudja kellően szolgálni. A végállomás a Déli pályaudvartól az Alkotás út – MOM park – BAH csomópont – Sasadi út vonalon haladva a XI. kerület határán lévő virágpiacnál lesz. Így közös végállomása lesz a 2-es és a 4-es metróvonalnak. Az Örs vezér téri végállomáson a 2-es metróval való fizikai összekapcsolódás útján kerül sor a gödöllői HÉV belvárosi közlekedéssel való integrációjára, amely megteremti Budapest közlekedésében a kelet-nyugati tengelyt.

A 3-as metró meghosszabbítása. A 3-as metró újpesti végállomását Újpest, Káposztásmegyer, Rákospalota és az M3-as autópálya érintésével ki kell vinni a Pólus Centerig, így kapcsolva be Újpest, Káposztásmegyer, Rákospalota és Újpalota lakosságát a kötöttpályás közlekedésbe. A 3-as metró káposztásmegyeri meghosszabbítása lehetőséget ad vasútvonalakkal való közvetlen kapcsolat létesítésére Rákospalota és Újpest állomásokon. A másik, déli végállomást Kőbánya lakótelepeinek érintésével a Kőbányai út – Élessarok – Jászberényi út – Pesti út útvonalon ki kell vezetni a Pesti úton lévő városközpontig, majd a Ferihegyi repülőtérig.

A 4-es metró meghosszabbítása. A 4-es metró végállomását az Őrmezei és Gazdagréti lakótelepek érintésével ki kell vinni a XI. kerület határán lévő virágpiac mellett létesítendő P+R parkolóig. A másik végállomást több



szakaszban tovább kell vezetni a Pólus Center mellett létesítendő P+R parkolóig, ahol közös végállomása lenne a 3-as metróval.

5-ös (É-D regionális) gyorsvasúti vonal. A vonal a Duna-mentén, az Észak-Buda – Dél-Pest tengelyt hivatott kiszolgálni. A fejlesztés során több, jelenleg önállóan működő vonal egy rendszerbe történő integrálása valósul meg. Közvetlen városközponti kapcsolattal jelenleg egyik érintett városrész vagy városkörnyék sem rendelkezik, a fejlesztés eredményeként a legdinamikusabban fejlődő északi és déli Duna menti térségek közvetlen városközponti kapcsolatot kapnak.

A csepeli HÉV korszerűsítése során a Millennium Városközponti szakaszon a nyomvonal a föld alá kerül süllyesztésére. Ez a földalattinyomvonal-vezetés a Boráros tér környezetében kialakítandó csomópontban lehetővé teszi a Ráckevei HÉV, Csepeli HÉV és a 2-es villamosok útvonalának az összekapcsolódását. Innen tovább a HÉV városi gyorsvasútként folytatja az útját a Belváros irányába, majd a 2-es villamos, majd a 2-es metró vonalait használva rákapcsolódik a Szentendrei HÉV vonalára. A fejlesztések végső eredményeképpen megvalósul a főváros régi álma, és a két „rác" város (Szentendre és Ráckeve) közvetlen kapcsolatba kerül az agglomerációs Duna-sávban.

A metróvonalak fent részletezett fejlesztésével kialakítható a Budapest egészét átszövő kötöttpályás közlekedési rendszer, a város észak-déli és kelet-nyugati tengelyeiben. A fejlesztések hatékonyságának az érdekében a villamosvonalakat is fejleszteni szükséges, és a fővonalakat össze kell kapcsolni.

Autó- és trolibuszfejlesztés

Az elmúlt négy évben megjelentek új járművek Budapest útjain, de sajnos a városvezetés több szempontból sem az ideális megoldást választotta a fejlesztések végrehajtásakor. Ahelyett, hogy az elöregedett járműveket a magyar buszgyártásra alapozva cserélték volna le, szinte **minden esetben külföldi gyártók termékeit részesítették előnyben.** Ez pedig nemcsak a főváros, hanem az egész magyar gazdaság érdekével ellentétes. **Folyta-**

tódott az önmagában nyereséges buszüzletág kiszervezése is a BKV-ból, ami nem jelent mást, mint a privatizációt, hiába is fogalmaz máshogy a városvezetés. A kiszervezésekkel párhuzamosan elkezdődött azoknak a vagyonelemeknek az eladása (pl. buszgarázsok), amelyek az új viszonyok között már kihasználatlanná váltak. A privatizáció egyértelmű vesztesei azok a BKV-dolgozók is (pl. buszvezetők), akik elvesztették munkájukat, vagy amennyiben a kiszervezésben érintett magáncégek alkalmazták is őket, munkafeltételeik és fizetésük elmaradt a korábbiaktól, a szakszervezeti védelemről nem is beszélve.

A trolibuszhálózatot a belső kerületekre koncentráltan fenn kell tartani. A műszaki fejlődés lehetővé teszi a városkép szempontjából meghatározó belvárosi területeken a felsővezeték-hálózat elhagyását, önjáró járműtípusok, illetve a kiegészítő meghajtási móddal rendelkező (hibridhajtású) járművek alkalmazását. A teljesen elöregedett járműpark cseréje és a meglevő trolibuszhálózat műszaki megújítása fontos feladat. Ugyanakkor biztosítani kell a trolibuszhálózat fejlesztését és a hálózatok közötti praktikus összeköttetéseket.

A dunai közlekedés fejlesztése

Az adottságok kihasználása érdekében a Dunát be kell vonni a közösségi közlekedésbe. Erre történtek ugyan kísérletek az elmúlt négy évben, de alapvetően hibás koncepció alapján. Egyértelműen látszik, hogy **a közösségi közlekedés részeként üzemeltetett hajójáratok a turistalátványosság szintjén maradtak meg, és nem képesek betölteni valódi funkciójukat.** Ez leginkább a lassú menetidőnek és a túl sok megállóhelynek köszönhető. Meg kell valósítani az agglomeráció bekapcsolását a vízi közösségi közlekedési rendszerhez, ami gyorsjáratú hajópark üzembe állítását jelenti.

Fontos, hogy a vízi közösségi közlekedés csak akkor hatékony, ha a hajóállomások és kikötőhelyek össze vannak kapcsolva a közforgalmú közlekedés és a kerékpáros közlekedés hálózatával. E feltételekkel a hajózási viszonylatok beilleszkednek Budapest és környéke integrált közlekedési hálózatába. Megfelelő járműpark és közlekedési kapcsolódási és átszállási pontok kialakítása esetén a dunai vízi közlekedés a leggyorsabb közösségi közlekedési eszköz lehet, amely a legrövidebb menetidővel teszi lehetővé Budapest észak-déli tengelyében az áthaladást.

A közösségi közlekedés fejlesztése szempontjából kiemelt szerep jut a Duna-hidaknak is. Két új Duna-hídra is szükség van, egyikre a Galvani út magasságában (Albertfalvai híd), a másikra Aquincum (Római híd) magasságában. A két új Duna-híd komoly városfejlesztési hatásokkal is jár. A Duna tengelyén a folyót átszelő városi hidak „hídfői" lesznek azok a helyek, amelyek adottságaira alapozva a város központjai és fejlesztési pólusai létrejönnek és megerősödnek.

Egyéb közlekedési eszközök fejlesztése

Az átfogó fejlesztések mellett kiemelt figyelmet kell fordítani a közösségi közlekedés különleges eszközeinek fejlesztésére és korszerűsítésére. A közösségi közlekedés különleges eszközei Budapesten elsősorban a topográfiai akadályok áthidalását szolgálják. A János-hegyi libegő, MÁV Széchenyi-hegyi Gyermekvasút, valamint a meglévő Budavári sikló és a tervezett Gellérthegyi sikló elsősorban turisztikai jelentőségű, de fontos eleme a közlekedésnek. Ezek a közlekedési eszközök a főváros vonzerejének fontos kellékei, emellett visszafogottan közforgalmat is ellátnak. Megőrzésük, ennek megfelelő karbantartásuk fontos feladat. A fogaskerekű vasút ugyanakkor jelentős közforgalmi szerepet tölt be, korszerűsítését e célok kell, hogy vezéreljék. A fogaskerekű vasút útvonalát a Széll Kálmán tér irányába meghosszszabbítjuk, közvetlen összeköttetést biztosítva Budapest kötöttpályás gyorsvasúti közlekedési rendszerével, annak egyik elemévé téve. Felmerül a fogaskerekű vasút Budakeszi irányú meghosszabbításának távlati létjogosultsága is.

A közlekedésfejlesztés további távlatai

A közlekedésfejlesztési tervek előrehaladtával és a 4-es metró átadásával a Déli pályaudvar feleslegessé válik. A vasút végállomási feladatait a Kelenföldi pályaudvar veszi át. A Déli pályaudvar mai területén egy 21. századi igényeknek megfelelő modern városközpont alakítható ki, amely Budapest egyik centrumává válhat.

A Ferihegyi repülőtér potenciáljának növelése, városi kapcsolatainak javítása különösen fontos a kötöttpályás, de közúti vonatkozásban is. Ennek érdekében a 3-as metró végállomása Ferihegyen lesz, és a Ferihegyi gyorsforgalmi utat is teljes hosszában 2x2 sávosra bővítjük. A fejlesztések révén gyors közlekedési kapcsolat jön létre Budapest belvárosával és a környező településekkel.

Elengedhetetlen a hagyományos vasútvonalak korszerűsítése, sebességének növelése, a vasúti szolgáltatások és



vasúti pályaudvarok minőségének javítása. Az európai nagysebességű vasút keleti irányú bővítési folyamatába Budapestnek is mielőbbi be kell kapcsolódnia.

A meglévő autópályák fővárosi bevezető szakaszai mellett a zsúfoltság csökkentése érdekében szintén P+R parkolók és elkerülő utak építése szükséges.

A magyar állam sürgető és egyben nemzetközi szerződésekben is vállalt feladata a Duna megbízhatóbb hajózásának biztosítása. Ennek együtt kell járnia a kikötői kapacitások színvonalának növelésével, új nemzetközi hajóállomások létesítésével és a környezetbarát vízi teherszállítás bővítésével is.

A megállóhelyek fejlesztési lehetőségei

Fontos feladat a közösségi közlekedés megállóinak felújítása, átépítése, berendezése, a jobb megközelíthetőség és az akadálymentesítés biztosítása. Az utas megnyeréséhez az átszállás vonzóvá tétele nélkülözhetetlen. A hátrány előnnyé fordítható, ha az átszállás nem a kényelmetlenség és a kiszámíthatatlanság, hanem a kiszolgálás és a megbízhatóság hordozója, ha az átszállás nem időveszteség, mivel a használó napi dolgainak intézésével (posta, bevásárlás, ügyintézés stb.) köthető össze. Mindezt utasbarát környezetben, kiszámítható átszállási csatlakozásokkal, az időjárási hatásoktól védetten. Az átszállási lehetőséget biztosító nagyobb csomópontoknak és környezetüknek a város fontos ügyintézési lehetőségeket is biztosító kapcsolati és találkozási pontjaivá, kommunikációs és információs terévé kell fejlődniük.

A főváros egész területén a tervezési elvek szabályozásával egységes megállóhelyi arculatot és belső felszereltséget kell biztosítani. A sikerhez szükség van a kisebb állomások és megállóhelyek korszerűsítésére is. Javítani kell a megállóhelyek elérhetőségét minden közlekedési mód esetében. Az autós megközelítést, majd a közösségi közlekedés eszközein való továbbutazást ösztönözni kell a jó közlekedési kapcsolatú, őrzött P+R parkolók kialakításával. A kötöttpályás közlekedés versenyképességének javítása csak a teljes utazási láncot végigkísérő fejlesztéssel teremthető meg. Hiába a növekvő utazási sebesség, hiába a városi kapcsolódások növekvő száma, ha a vasút

az elővárosi térségében továbbra is nehezen elérhető, az állomások és megállóhelyek állapota leromlott. Éppen ezért kiemelt feladat a budapesti hálózatba integrált MÁV-állomások fejlesztése, korszerűsítése és szükség esetén új megállóhelyek létesítése.

Finanszírozás

Budapest közlekedési rendszerének fejlesztése még akkor is jelentős összegbe kerül, ha a korrupciót és a visszaéléseket száműzzük belőle. A közlekedés finanszírozásának ma szinte egyetlen eleme sincs rendezve.

A közösségi közlekedés megrendelője nem érzi kötelezettségének a megrendelt szolgáltatás maradéktalan megtérítését, pedig a közlekedésből mind az államnak, mind az önkormányzatoknak komoly bevételei vannak. **El kell érni, hogy a főváros és a kerületek minden közlekedésből eredő bevételét, kiegészítve az uniós, állami és önkormányzati forrásokkal, csak és kizárólag a közlekedési célok megvalósítására lehessen fordítani.**

Szembe kell nézni azzal a ténnyel, hogy a fővárosi közösségi közlekedést nem csak a budapestiek használják. Napi szinten igénybe veszik az agglomerációból ingázók, és nagyszámban használják a vidékről illetve külföldről érkezők is. Ennek tükrében nem várható el, hogy a teljes költséget az itt élők viseljék. Meggyőződésünk, hogy erős nemzet erős főváros nélkül nem létezhet, ezért a helyzet rendezése mindenkinek az érdeke.

Tarthatatlan az is, hogy naponta hallunk az országba bejövő ezermilliárdos uniós forrásokról, de ebből egyre kevesebb jut Budapestnek. **A kormány az utóbbi időben többször deklarálta, hogy nem kíván uniós forrásokat nyújtani a fővárosnak.** Az ország motorjának lefullasztása nem lehet célja a kormánynak, pedig pont ez történik a szemünk előtt. **Az egyetlen megoldás, hogy új alapokra kell helyezni a főváros finanszírozását.**

Összefoglalva a közösségi közlekedés forrásai a következők lesznek:

- Budapest és a kerületek minden parkolási bevételét, a parkolási bírságokat, az önkormányzati közlekedési bírságokat és a befolyt gépjármű teljesítményadót a közlekedés fejlesztésére kell fordítani.
- Az államnak részt kell vállalnia a közösségi közlekedés finanszírozásában, és valós értékén számolva kell megfizetni a szolgáltatások költségeit. Gyökeresen szakítani kell azzal a gyakorlattal, hogy a költségeknek csak egy része kerül megtérítésre.
- Lehetőséget kell teremteni, hogy Budapest is hozzáférhessen az uniós forrásokhoz, de ezek felhasználását szigorúan ellenőrizni kell.
- A BKV-t és a BKK-t át kell világítani, a párhuzamosságokat és a vízfejet meg kell szüntetni, így megteremtve a takarékosabb működés feltételeit.
- El kell érni az áfamentes üzemanyagárat a közösségi közlekedés járműveire.
- A BKV által üzemeltetett aluljárók és egyéb terek, megállók területét fokozottan alkalmassá kell tenni üzletek működtetésére, illetve a már meglévőket jobban meg kell becsülni, és a bevételt kizárólag a közösségi közlekedés fejlesztését szolgáló célokra szabad felhasználni. Az ezen a területeken lévő hirdetési lehetőségeket jobban ki kell használni, és nem szabad különféle médiacégeknek aprópénzért átengedni.

Parkolás – az autós sem ellenség

Az autóhasználat bizonyos utazásoknál és bizonyos területeken továbbra is fontos eszköz marad, nem csupán kényelmi, hanem gazdaságossági okokból is.

A fővárosban élők tulajdonában ma nagyjából hatszázezer gépkocsi van, amelynek többsége az utcán parkol. A gépjárművek elhelyezése az egyik legsúlyosabb problémává vált a főváros bizonyos részein. A parkolás szabályozása alapvető eszköz az autóhasználatban és a közlekedési mód választásának befolyásolásában. A városi és elővárosi közlekedés megfelelő összekapcsolása, valamint a közösségi közlekedés és a parkolás fejlesztése egymással szoros összefüggésben alkotják a közlekedési rendszerfejlesztés kulcsfeladatait. Az elkövetkező évek kiemelt feladata a parkolási infrastruktúra megújítása, a közterületi parkolás és a P+R parkolás egységes rendszerének kidolgozása és működtetése. **Jelenleg nagyjából ötezer P+R férőhely található Budapesten, ami alig haladja meg az igények húsz százalékát, és ezek is jellemzően felszíniek.** Eddig legfőképpen a közterek csonkításával, a természetes környezet rovására alakították ki a parkolóhelyeket, ráadásul az így létrejött betonfelületek egyértelműen növelik a város hőterhelését is.

A helyzetet tovább rontja, hogy az agglomerációból napi szinten ingázó több százezer ember jó része szintén gépjárművel érkezik Budapestre. A munkahelyek és az üzletek többsége azonban nem rendelkezik saját parkolóval, így marad az utcai parkolóhelyek egyre



elkeseredettebb vadászata. Az is jellemző, hogy sokan a meglévő fizetős övezeteken túl teszik le gépkocsijukat, és közlekedési eszközre szállva jutnak el munkahelyükre, de a P+R parkolók hiányában ez komoly feszültségek szül a helyben lakók és a gépkocsijukat letenni szándékozók között.

A fenti komoly problémákon túl **meg kell említeni jelenlegi parkolási rendszer korrupciótól terhelt, visszaélésszerű működését is.** Felháborító, hogy az önkormányzatok ezt a tevékenységet minden eszközzel kiszervezni igyekeznek, pedig elméletileg szigorodtak a vonatkozó jogszabályok. A nagyon magas parkolási díjak ellenére valódi bevételt nem, vagy csak alig termel a parkoltatás rendszere. Ezen mindenképpen változtatni kell. **A munkát itt is az elszámoltatással fogjuk kezdeni, és az autósok számára kiszámítható, egyúttal a köz számára nyereséget termelő rendszer megalkotásával fogjuk befejezni.**

A fenti célok megvalósítása érdekében minden eszközzel el kell érni egy egységes parkolási rendszer bevezetését az egész főváros területére. Célunk, hogy parkoltatást egy százszázalékosan a Fővárosi Önkormányzat tulajdonában álló cég végezze, saját emberekkel, a feladatok kiszervezése nélkül. Mivel nem kell többé a magánvállalkozások profitját megtermelniük az autósoknak, a parkolási díjak csökkenhetnek.

A közösségi közlekedési eszközök útvonalán, a bevezető utak mentén, illetve a nagy csomópontoknál nagy befogadóképességű parkolókat építünk. Kiemelt fejlesztési területet képeznek az elővárosi vasutak megállói és állomásai. Ahol ezt a terepadottságok engedik, elsősorban a közvetlen átszállást biztosító külső megállók környezetében, többszintes P+R parkolók kerülnek kiépítésre. A villamoshálózat belváros felé irányuló forgalom felfogására alkalmas megállói környezetében, illetve a városhatárt átlépő vagy megközelítő autóbuszvonalak mentén szintén többszintes parkolók kerülnek kiépítésre.

A fenti intézkedések megvalósítása esetén egy valóban szolgáltató szemléletű fővárosi parkolási rendszer jöhet létre, amely megadja a lehetőséget a gépjárművek letételére a városhatáron, de azokat sem bünteti, akiknek mégis gépjárművel hajtanak be a városba. Az általuk

megfizetett parkolási díjak bevételként jelentkeznek a fővárosnál, és hozzájárulnak a további fejlesztések megvalósításához. A rendszer kiépülésével biztosítható, hogy a mindenkori teljes **árú BKV-bérlet árának a kétszereséért egész Budapest területére érvényes parkolási bérletet** lehessen váltani, és az **óránkénti parkolás összegét** főszabályként a mindenkori **vonaljegy árával azonos összegben** lehessen maximalizálni. Ezzel együtt **a fizetős parkolási zónákat is jelentősen csökkenteni fogjuk,** a Nagykörúton kívül például biztosan nem lesznek fizetős zónák.

A dugódíjról

Az előző balliberális városvezetés károkozásainak csúcsát jelenti a hétkilométeres 4-es metró a maga tíz megállójával, amely gigaberuházásnak csupán első szakasza valósult meg. Nem ér el és nem köt össze nagy lakótelepeket, ezért a közlekedésben érdemi változást nem teremtett, de elvitt majdnem ötszáz milliárd forintnyi közpénzt. A károkozás azonban ezzel sajnos még nem ért véget. Az európai uniós támogatási pályázat mellékletében a városvezetés kötelezettséget vállalt a behajtási díj (ismertebb nevén a dugódíj) bevezetésére. Ennek a kötelezettségnek az **elmulasztása akár a teljes támogatási összeg visszafizetését is eredményezheti, ami száznyolcvan milliárd forintot tesz ki.** Az előzetes számítások szerint a dugódíj bevezetéséhez szükséges műszaki beruházás becsült összege nagyjából harmincöt milliárd forint, és az éves üzemeltetési költsége akár ötmilliárd forint is lehet. Jelen pillanatban tehát sem a rendszer megvalósítására, sem a támogatási összeg részleges vagy teljes visszafizetésére nincs forrás.

A fentiek miatt **határozottan fellépünk a dugódíj bevezetése ellen.** Budapestnek nincs szüksége egy nagyon drága és az itt élők számára előnytelen új rendszerre, amelynek bevezetését a 4-es metró korrupcióval terhelt megvalósítása teszi kötelezővé. Ezért is szükséges a beruházás teljes felülvizsgálata, a felelősök elszámoltatása. Budapest és az itt élők érdekében **ha kell, az Európai Unióval szemben is fel kell lépni.** Örökre véget kell vetni annak a gyakorlatnak, hogy az emberekkel fizetteti meg a rabló politikai elit az elhibázott döntések árát!

Teherforgalom

A főváros útjain áthaladó teherforgalmat szabályozzuk. Áruszállítást csak éjszaka lehet majd végrehajtani, kivéve az építési forgalmat. A célforgalmat leszámítva a teherautókat ki kell szorítani a fővárosból. Az átmenő forgalmat részükre megtiltjuk, illetve ha ez másként nem biztosított, meghatározott útvonalakat lehet csak igénybe venniük.

A teherforgalmi behajtási rendszer célja a városon indokolatlanul átmenő tehergépjármű-forgalom (tranzit) kizárása és a legtöbb területen a célforgalom ellenőrzése (behajtási hozzájáruláshoz kötése). Összehangolt intézkedéscsomaggal biztosítjuk az átmenő teherforgalom városból való kizárását, és a fővárosba érkező áruszállítás engedélyezett útvonalakon történő lebonyolítását.

XI. Idegenforgalom

Budapest Európa leggyönyörűbb fővárosa, tele történelmi emlékekkel és turistalátványossággal. Ennek ellenére Budapest Európa fővárosainak idegenforgalmi kapacitáskihasználtsági sereghajtója. Az előrelépés érdekében nagyszabású, dinamikus keresletbővítésre van szükség. **Fokozni kell Budapest marketingjét. Vissza kell adnunk Budapestnek azt a megbecsülést, ami korábban jellemezte.** Ki kell használnunk egyedülálló természeti adottságainkat, történelmi városképünket, világhírű gyógyvizeinket, termálfürdőinket és híres vendégszeretetünket, hogy visszacsábítsuk a magasabb költési kategóriába tartozó vendégeket is Budapestre.

Sajnos az elmúlt négy évben nemhogy előrelépés nem történt Budapest egységes marketingjének megteremtésében, hanem ennek pénzügyi forrásai is jelentősen csökkentek az idegenforgalmi adóbevételek elosztásának új szabályozásával. Jelenleg csupán lehetőség a kerületek számára, hogy átengedjék a fővárosnak az adóbeszedés jogát, amivel tényszerűen csak azok a kerületek éltek, ahol csekély bevétel származik a turizmusból. Így jutottunk el odáig, hogy Budapest idegenforgalmi adóbevétele a korábbi összeg töredékére csökkent. **Az új szabályozásnak köszönhetően ma Budapest turisztikai bevételeinek nagy része néhány belvárosi kerületben összpontosul.** Ezek a kedvezményezett kerületek önmagukban nem képesek átfogó turisztikai fejlesztésekre, hatékony, egész Budapestet érintő marketingtevékenység kifejtésére. Az idegenforgalmi adóbevételtől megfosztott fővárosi önkormányzat pedig egyre kevesebb erőforrással és lelkesedéssel próbálja elvégezni ezt a feladatot. **Megoldásként az idegenforgalmi adó-**



val kapcsolatos jogszabály módosítására van szükség. Az önkormányzatok által beszedett idegenforgalmi adónak vissza kell kerülnie a budapesti költségvetésbe, amit a főváros a kerületekkel egyeztetve a turizmus fejlesztése érdekében használ fel egy lényegesen erősebb marketingtevékenységgel megtámogatva.

A Jobbik már korábban is javasolta, hogy Budapest értékeinek egységes megjelenítése érdekében nélkülözhetetlen egy **Városképi Központ létrehozása.** Rendezett körülményeket kell teremteni, és Budapest értékeit hangsúlyozó, átfogó, hosszú távú kampányra van szükség. A turisták meghatározó része csak Budapestet látogatja meg, ezért a fővárosról kialakított kép egyben az országról kialakított kép is. A Városképi Központ biztosítja a kulturális intézmények, fesztiválok és rendezvények megjelenítését, a turizmus felé közvetítését és az ezzel kapcsolatos információs feladatokat. Tevékenységével erősíti a legértékesebb turizmusforma, a kulturális turizmus megerősödését.

A Városképi Központ felállításán túl a nemzetközi szállodaláncok nagyobb részvételét is el kell érni Budapest nemzetközi marketingjében. Ez akár anyagi hozzájárulást is jelenthet a Budapesten megrendezésre kerülő, turisztikai vonzerővel bíró rendezvények, programok megtartásához. Ezzel a rendszerrel hosszú távon mindenki nyer, hiszen a megnövekedő turisztikai bevételek jelentős része a belvárosi nagy szállodákban realizálódik.

Budapest számára nagy lehetőség rejlik az üzleti és konferenciaturizmus fejlesztésében is. Ez a kategória szintén a minőségi turizmust képviseli. Budapest most is kedvelt célpontja az üzleti turizmusnak, hiszen a konferenciák után a város számos jó színvonalú programmal, gyönyörű természeti és építészeti adottságaival kiváló kikapcsolódási lehetőségeket is nyújt. Hiányzik azonban egy nagy befogadóképességű rendezvényközpont, amely az igazán nagy, világméretű konferenciák, rendezvények megtartását is lehetővé tenné. Szorgalmazzuk tehát egy 20.000 fő befogadására alkalmas konferenciaterem és a hozzá kapcsolódó kiszolgáló központ létesítését Budapesten.

Tovább erősítjük Budapest fürdővárosi arculatát,

kiemelt fejlesztési figyelmet biztosítunk az egészségturizmusnak, azon belül is a gyógyturizmusnak. A gyógy-, wellness- és fürdőturizmusban résztvevők jellemzően magas költési hajlandósággal rendelkező vendégek, akik a szálláson kívül más szolgáltatásokat is igénybe vesznek, tartózkodási idejük pedig a legmagasabb. A turizmus multiplikátor hatása ezeken a területeken kiemelkedő.

Fontos, a városképet is meghatározó kérdés, hogy Budapest fürdőit és a gyógyturizmus egyéb célterületeit rendezett formában bocsássuk az érdeklődők rendelkezésére.

Budapest gyógyturisztikai pozíciójának növelése érdekében a fürdők szolgáltatásainak bővítésére helyezzük a hangsúlyt. A korábban kizárólagosan gyógyvizekre alapozott, mozgásszervi betegek számára nyújtott szolgáltatásokat az orvosi kezelésekkel kell bővíteni. Ilyen például a fogászat, plasztikai sebészet, szemészet. A gyógyturizmus erősítésével a jelenleg gyenge lábakon álló magyar egészségügyet is talpra lehet állítani, az orvosok, egészségügyi dogozók külföldre vándorlását pedig meg lehet állítani.

Kezdeményezzük a jelenlegi összeghatárok figyelembevételével a Széchenyi Pihenőkártya teljes adómentességét.

A fejlesztések eredményeképpen kialakított átszálló- és megálló helyeket a turistákat informáló kompakt információs pontokká alakítjuk, ahol a turisták minden fontos információt internetalapú, érintőképernyős tájékoztatómonitorok segítséggel kapnak meg.

A turistabuszok parkolása megoldatlan probléma Budapesten. A turistabuszok városi parkolási és várakozási gondjainak a megoldására az M1–M7 és az M3-as autópálya bevezető szakaszain két buszparkoló-házat és motelt építünk fel teljes logisztikai, műszaki és szervizháttérrel.

Támogatjuk a középiskolai idegenforgalmi képzések helytörténeti, földrajzi és ökológiai képzéssel való összekapcsolását. Ezeket a helyi ismereteket minden iskolában hangsúlyosan kellene oktatni, hogy ezáltal minden középfokú végzettségű ember képes legyen szűkebb pátriájában vendégeit, ismerőseit elkalauzolni.

XII. Budapest történelmi értékeinek megóvása: örökségvédelem, műemlékvédelem, városképvédelem

A belváros történelmi arculata a 19. és 20. században alakult ki, amelynek fejlődését gróf Széchenyi István által kezdeményezett Lánchíd és alagút megépítése jelentősen felgyorsította. Nemzeti identitásunk megőrzése elképzelhetetlen a magyar kultúra megbecsülése nélkül, ezért kiemelten fontosnak tartjuk a budapesti kulturális örökségünk teljes körű védelmét és ápolását.

Építészeti értékeink védelme érdekében Budapest egész területét lefedő értékkatasztert állítunk össze. Bevezetjük Budapest értékeinek védelme és a budapestiek számára kifejezhető valódi érték megállapítása érdekében az eszmei érték fogalmát. Budapest értékeit az eszmei értékkel bővítetten kell nyilvántartani. Így egy fontos zöldterület, épület, közösségi emlék értékében kifejezésre jut, hogy mennyit is ér és mit is jelent valójában Budapestnek.

Biztosítjuk, hogy semmilyen jogcímen ne lehessen műemlék, továbbá műemlék jellegű vagy műemléki környezetben lévő védelemben részesülő épületet Budapesten elbontatni vagy károsítani.

A műemlékek védelmet kiemelt feladattá tesszük, a szabálytalan, jogszerűtlen építkezéseket határozottan megakadályozzuk.

Külföldi „sztárépítészek”, „archi-celebek” helyett tehetséges magyar építészeket részesítünk előnyben a megbízások odaítélésekor.

Az épített környezetet nem csak szerkezetében, de külső megjelenésében is meg kell védenünk. A védelem azonban nem korlátozódhat csupán az egyes műemlékekre, hanem ki kell terjednie a városarculat egészére is. A városarculatot nemcsak a szabálytalan építkezések, hanem a mindent elárasztó reklámfelületek és illegális ragaszok is nagymértékben rombolják. Kezdeményezni fogjuk a városképvédelem törvényi szabályozását, amelynek részeként plakátmentes zónák kijelölését is támogatjuk.



Az előremutató nemzetközi példák alapján gátat szabunk a fényszennyezésnek. Az odafigyelésre több okból is szükség mutatkozik. Az égbolt-megvilágítás értelmetlen, ezek megszüntetésével közpénz takarítható meg, ugyanakkor egyes színek és ezek villogása még egészségügyi szempontból is káros lehet.

Felülvizsgáljuk azon területeket, ahol a közvilágítás nem a 21. századnak megfelelő, és fokozatosan új, korszerű led lámpákra cseréljük a hagyományos világítótesteket.

XIII. Ifjúságpolitika

Az alacsony gyermekvállalási kedv, a családi kötelékek mesterséges elsorvasztása és az „élj a mának" kultuszt terjesztő média tragikus következményekkel járt a felnövekvő generációk számára. Ha ehhez hozzáadjuk a tömeges munkanélküliséget és a politika tétlenségét, azt tapasztaljuk, hogy generációról generációra egyre nehezebb fiatalnak lenni, egyre kilátástalanabb a testi és szellemi fejlődés szükségleteihez hozzájutni. A kihívás óriási, hiszen globalizálódott világunkban az ifjúságot érő káros behatások jó része határainkon kívülről érkezik. Egy ilyen világban a magyar és a budapesti ifjúságpolitikának nem erősítenie kellene a káros világtrendeket, hanem megóvnia a magyar ifjúságot azok pusztító hatásaitól.

Hisszük, hogy a budapesti fiataloknak nem hitelekre, segélyekre és alamizsnára van szükségük, hanem lehetőségekre, hogy a bennük rejlő képességeket kihasználva a saját hazájukban boldogulni tudjanak. A Jobbik a fiataloknak életcélokat és ezek eléréséhez lehetőségeket kíván adni.

Az ifjúságpolitika alakításába a fővárosnak is szerepet szánunk, ezzel elősegítve a kerületek feladatainak ellátását ezen a fontos területen.

Népszerűsítjük azt az életmódot és fogyasztási kultúrát, amely erősíti a társadalmi kohéziót, az értékes és az értéktelen közötti különbségtétel képességét,

valamint az ökoszociális nemzetgazdaság alapvető érdekeire tekintettel van.

Középpontba állítjuk a fiatalok egészségnevelését, és gátat szabunk a droghasználat terjedésének.

Bevezetjük a Biztonságos Szórakozóhely minősítést. Biztonságos szórakozást a fiatalnak, nyugodt álmot a szülőnek!

Kezdeményezzük a középiskolában a vállalkozói létforma erőteljesebb megismertetését és sikeres vállalkozók mintaként való bemutatását. Budapest legyen a fiatalok számára a lehetőségek városa!

Szigorítjuk a diákmunkával kapcsolatos ellenőrzéseket, ingyenes jogsegélyt, gyors akciócsoportokat hozzunk létre. Első feladataink között lesz a sok fiatal számára egyedüli segítséget jelentő diákmunka kifehérítése és a visszaélések megszüntetése.

Támogatjuk új tornatermek, iskolai sportudvarok, tanuszodák építését, korszerűsítését, felújítását. Az élsport támogatása mellett főként a tömeg- és szabadidősport, valamint az iskolai sportolási lehetőségek biztosításával és támogatásával kívánjuk elősegíteni a budapesti fiatalok lelki és fizikai egészségét.

Növeljük a zenehallgatási helyszínek számát, a nem elsősorban zenei profilú kulturális intézmények ki nem használt idősávjait alkalmassá tesszük amatőr zenei produkciók befogadására.

Vonzóbbá tesszük a fiatalok számára **az önkéntes munka lehetőségét,** így növelve a társa-dalmi felelősségérzetet.

Bátorítjuk a közművelődési intézményeket, hogy lehetőségeiket jobban használják ki a fiatalok szabadidejének eltöltésében, ismereteik bővítésében.

XIV. Oktatáspolitika

A család a társadalom, a nemzet legfontosabb megtartó ereje. Sajnos azonban az elmúlt negyed évszázad olyan súlyosan roncsolta a család intézményét, hogy az sok esetben képtelen betölteni valódi szerepét a nevelésben és az oktatásban. Ezért sem mindegy, hogy gyermekeink milyen oktatási rendszerbe kerülnek. **Magyarország és benne Budapest csak akkor lehet sikeres, ha az oktatása sikeres.** A magas színvonalú képzési rendszer működtetése kiemelt feladat, meghatározó tényező a felnövekvő generációk tudásszintjének, foglalkoztatottságának és társadalmi szerepvállalásának megalapozásában, egyúttal a társadalmi problémák megelőzésében is döntő szerepe van.

A jelenlegi helyzet siralmas, így nem lehet versenyképes országot építeni. A romló iskolai teljesítmény, az iskolák közötti minőségi különbségek, az óvodák, általános iskolák, szakiskolák számának csökkentése, a magas osztálylétszámok minden szinten az iskolai nevelés-oktatás ellen hatnak. Az elmúlt huszonnégy évben olyan változtatások, amelyek pozitív fordulatot jelentettek volna, egyáltalán nem történtek. A kerületi óvodák gyakran 110-120% felett feltöltött csoportokkal működnek, a bölcsődékbe felvételt nyerni szinte lehetetlen.

2013. január 1-től a közoktatási intézmények állami fenntartásba kerültek. A 3000 lélekszám feletti településeken, köztük a fővárosban is, főszabály szerint a működtetés továbbra is önkormányzati feladat. Ez a változás a mindennapi rutinban komoly fennakadást okoz, mert míg a fenntartó felel a szakmai munkáért, biztosítja a pedagógusokat, illetve a tanításhoz szükséges eszközöket, addig a működtető önkormányzat alkalmazza a technikai dolgozókat és megteremti a működés feltételeit. Az eddigi tapasztalatok szerint ez a változtatás a minőségi oktató nevelő munka hatékonyságát egyértelműen rontja.

Fentiek miatt **mindent meg fogunk tenni a köznevelési törvény módosításának elérése érdekében, hogy visszakerüljenek önkormányzati fenntartásába az elvett intézmények.** Az államnak természetesen részt kell vállalnia a finanszírozásában, de a feladatok különválasztásából eredő fenntartási és működtetési problémákat orvosolni szükséges.

Kiemelten támogatjuk a szakmunkás-képzést. Az ilyen képzéseknek hosszú távon is hasznosítható tudást kell nyújtaniuk, amelyből következik a szakmunkások munkaerő-piaci felértékelődése is.

Törekszünk rá, hogy az intézményhálózat sűrűsége, kapacitása minden városrészben, mindenkor kövesse a lakosság életszakasz-változását és az ebből következő szükségleteket.

Támogatjuk a nyári napközis táborok fenntartását



és működtetését, amely továbbra is önkormányzati, kerületi feladat. A szabadidő hasznos eltöltésének erre a formájára egyre nagyobb szükségük van a felnövekvő generációknak.

Finanszírozzuk a fővárosi költségvetésből egyéb nyári táborok létrehozását, fenntartását, így az urbanizált környezetben élő gyermekek a természetben tölthetnék el nyári szabadidejüket. Itt hozzáértő pedagógusok foglalkoznának a gyerekekkel a szülők pénztárcáját kímélő anyagi hozzájárulással.

Elindítjuk a tanuszoda-építési programot. Célunk, hogy a főváros valamennyi kerületében legyen az óvodások és az általános iskolások úszásoktatását biztosító tanuszoda.

Mindent megteszünk az óvodák létszámbővítése érdekében, így biztosítjuk a nevelés optimális színvonalát.

Egyetemi városból egyetemvárossá tesszük Budapestet. Jelenleg hozzávetőlegesen 150 ezer egyetemista, illetve főiskolás folytat tanulmányokat a fővárosban, akik nap mint nap alakítják a város gazdasági, társadalmi és kulturális életét. Az egyetemi diákság nemcsak mint jövőbeli munkaerő jelent potenciált, hanem speciális igényű fogyasztói rétegként is jelen van a város gazdaságában.

XV. Kultúra

Budapestet megtartani Magyarország kulturális központjának stratégiai célkitűzésünk. Meggyőződésünk, hogy a magyar kultúra csak abban az esetben lehet erős, csak akkor nem fog feloldódni a globalista világtengerben, ha a főváros vezetése a kultúra művelésére elsőrendű kötelezettségeként tekint. Elvi alapvetésünk, hogy teret és lehetőséget kell adni a különféle nézőpontok megjeleníthetőségének, az előremutató művészi kísérleteknek, de a leghatározottabban kell fellépni minden olyan próbálkozással szemben, amely visszaélve lehetőségeivel a nemzet, annak tradíciói, a keresztény és egyetemes em-

beri értékek megcsúfolására, provokálására törekszik. Budapesten a kultúra nem lehet luxuscikk. Minden lehetőséget meg fogunk ragadni, hogy a magyar kultúra kincsei a jövedelmi viszonyoktól függetlenül mindenki számára elérhetőek legyenek. Csak így lehet ellenállni a társadalom és különösen a fiatalabb generációk morális értékvesztésének.

Megalkotjuk Budapest integrált kulturális stratégiáját! Olyan tervet teszünk a fővárosi polgárok asztalára, amely a magyar kultúra tradícióira épül, és képes a nemzetközi közösség felé is intenzíven sugározni a magyar nemzet kulturális értékeit. A Jobbik szerint a kultúrának, ezen belül a színházaknak az egyetemes emberi értékek közvetítése mellett, a nemzeti összetartozást, a nemzeti tudatot kell erősítenie, iránymutatást kell adnia a magyarság számára. Mindezek alapján **a színházat függetlenítjük a politikai befolyástól,** miközben megőrizzük egyetemes értékeit. **Az igazgatók kinevezését szigorúan szakmai alapokra helyezzük.** A színház élményét a társadalom széles rétegei számára elérhetővé tesszük, ezzel is közvetítve a nemzeti összetartozás alapvető értékeit.

Elkészítjük a főváros szoborállítási koncepcióját, amelynek alapja a magyar történelmi tradíciók tisztelete lesz, de figyelembe vesszük az európai trendeket és a városépítészeti szempontokat is.

Javítjuk a kulturális intézmények elérhetőségét. A nagy kulturális tengelyek közötti speciális közlekedési kapcsolatok létrehozásával szoros kapcsolatot teremtünk közöttük, megkönnyítjük elérésüket.

Megerősítjük a könyvtári hálózatot. A könyvtárak a mindenkori magyar kulturális intézményrendszer meghatározó tényezői, de szakmai és pénzügyi szempontból megerősítésre szorulnak. **A Fővárosi Szabó Ervin Könyvtárat átnevezzük.**

Megőrizzük a művelődési házakat, klubokat. Fejlesztjük kínálatukat, hogy az eddigiekhez képest is jobban tudják kielégíteni a helyi közösségek és lakosság igényeit.

Ösztönözzük a magán mecenatúra kialakulását. Innovatív eszközökkel igyekszünk elérni, hogy a magánszemélyek és vállalkozások a jelenleginél is nagyobb intenzitással támogassák a kulturális intézményrendszert.

Méltó módon rendezzük a Szabadság teret és a Kossuth teret. Helyreállítjuk a Szabadság tér eredeti képét, amelynek részeként felállítjuk a már régóta tervezett Magyar Szabadság és Függetlenség Emlékművét. Mellette eredeti helyén felállításra kerül az Ereklyés Országzászló. A Kossuth térre visszaállítjuk a 2013-ban a felújítás leple alatt eltávolított '56-os emlékműveket, különösen a mintegy ezer halálos áldozatot követelő sortűzét.

Kezdeményezzük a **Regnum Marianum templom újjáépítését,** és itt az idő, hogy Budapesten megnyíljon az első hivatalos **Trianon Múzeum.**

XVI. Közösségek

Budapest lakossága erősen elidegenedett egymástól, megszűnt a valódi közösségi összetartozás érzése. Erőfeszítéseket kell tenni a lakóközösségek, városrészi közösségek felélesztése és kialakítása érdekében. Meggyőződésünk, hogy a közösségek erősítése és támogatása nélkül nincsen fenntartható társadalom, ezért minden lehetséges módon segítenünk kell a közösségi attitűd elterjedését.

Elősegítjük a szűkebb lakóközösségek és lakókörzetek polgárai közötti párbeszéd és ezáltal a bizalom kialakulását, hogy lehetőségünk legyen egy egészségesen működő társadalom felépítésére. Érdemi támogató programokat indítunk ezeken a területeken a civil szervezetek bevonásával. Ebbe a feladatellátásba be kívánjuk vonni a nagycsaládosok, nyugdíjasok és egyéb érintett társadalmi csoportok szervezeteit is.

Megvédjük azokat a zöldterületeket, amelyek a közösségi lét szempontjából döntő jelentőségűek. A szabadidő közös eltöltése vagy a sport általi közös erőfeszítés nagyban hozzájárul egy összetartó társadalom kialakulásához.

Erősítjük a budapestiek lokálpatriotizmusát. Az általános iskolákban kezdeményezzük a helytörténeti ismeretek oktatását, és támogatjuk az e témakörben működő szakkörök létrejöttét. Ezzel segítjük a gyermekek Budapest-kötődésének a kialakulását.

Népszerűsítjük a kiemelt kulturális térségeket. Rendezvényekkel, komplex művészeti ágak bevonásával, egyetemek és közoktatási intézmények közreműködésével erősítjük a helyiek kulturális identitását.

Valódi tartalommal töltjük meg a testvérvárosi kapcsolatokat, amelyek eddig a városvezetők utazásában teljesedtek csak ki.

Lehetőséget és támogatást biztosítunk minden fővárosi feladatkörben tevékenykedő civil szervezet részére, amelyek kidolgozott programmal segítik a város élhetőbbé tételét. Együttműködési szerződések megkötésével biztosítjuk kiegyensúlyozott működésüket, amely lehet egy célfeladat megvalósítása, de egy feladat részelemének tartós elvégzése is.

Megtöbbszörözzük a sport- és szabadidőcentrumok számát, mert ezekben hiányt szenved a város, főleg a lakótelepeken. Komoly erőfeszítéseket teszünk a **tömegsport** támogatására.

XVII. Fogyatékkal élők

A Jobbik a fogyatékkal élők számára biztonságos életkörülményeket, segítő és szolidáris fővárost ígér. Elsősorban őket tekintjük a ténylegesen rászoruló embereknek, akiknek olyan segítséget kínálunk, amely nem sérti az önbecsülésüket. Támogatjuk őket és közösségeiket napi életvitelükben, rehabilitációjukban, foglalkoztatásukban és szakmai intézményi hátterükben.

A budapesti fogyatékkal élők segítése érdekében életút-programot, valamint speciális szakképzési és finanszírozási modellt alakítunk ki. A gyermekek és fiatalok számára bővítjük a nappali és a bentlakásos intézményeket és a rehabilitációs foglalkoztatások körét.

Elősegítjük a fogyatékkal élő személyek teljes és részmunkaidős, valamint a védett munkahelyek és műhelyek keretében történő átlátható és ellenőrizhető foglalkoztatását. Visszaállítjuk a szociális foglalkoztatók rendszerét a súlyosan fogyatékos emberek foglalkoztatására.

A korai szűrést és fejlesztést elősegítő komplex intézményeket hozunk létre, a fiatalok önálló életkezdését támogató átmeneti intézményeket működtetünk.

Felgyorsítjuk és befejezzük a közintézmények akadálymentesítését, támogatjuk szakmai és civil szervezetek működését és az önálló életvitel mindennapjait garantáló állami hátteret. A szociális szolgáltatókat és intézményrendszert átláthatóvá, és könnyen elérhetővé tesszük számukra.

Az önkormányzati támogatások összegét jelentős mértékben megemeljük.

Támogatást, illetve kedvezményeket biztosítunk azoknak, akik támogatóként vagy foglalkoztatóként segítik a megváltozott munkaképességű emberek társadalmi integrációját.

XVIII. Egészségügy

Az elmúlt 24 évben a Budapestet irányító politikai pártok egyikének sem volt valódi egészségpolitikája. Az általuk hangoztatott politikai alapelvek formálisnak bizonyultak, ezért az emberi élet és az egészség ügye a gyakorlatban továbbra is háttérbe szorult. A felelős döntéshozók koncepciótlan, olykor felelőtlen rögtönzésekkel avatkoztak be az egészségügy folyamataiba, egy önkormányzati cikluson belül akár több alkalommal is. Pillanatnyi politikai és gazdasági érdekeknek megfelelő jogszabályi változtatásokkal, finanszírozási reformnak álcázott pénzelvonásokkal, esetenként kézi vezérléssel akadályozták a rendszerszerű működést, és zavarták meg az egymásra épülő egészségügyi ellátások összhangját. A többnyire kampánycélú beruházások és átalakítások nem pótolták a bezárásokat, és nem mindig illeszkedtek a rendszerbe.

Az elmúlt négy év súlyos egészségpolitikai tévedése, hogy a kórházak államosításra kerültek, vagyis minden vagyonelemükkel együtt az állam részére át kellett őket adni. Sajnos az azóta eltelt időszak tapasztalatai egyértelműen igazolták, hogy sem olcsóbban, sem jobban nem működnek állami kézben a kórházak. Szakértői körökből többször elhangzott, hogy a kórházak adósságállománya is olyan nagymértékben nőtt, amely meghaladja az előzetes várakozásokat. A rendszer tehát nem működik jól, és ahhoz, hogy a fővárosnak ráhatása legyen a jövőben a budapesti egészségügyi politikára, vissza kell szerezni az elvett intézményeket.

Mindent meg fogunk tenni, hogy az államosított egészségügyi intézményeket visszaszerezzük a főváros részére, és ezzel önálló és hatékony egészségügyi politikát tudjunk megvalósítani Budapesten. A Jobbik egészségfilozófiai alaptétele az ember- és közösségközpontú gondolkodás, mely nem azt kérdezi, mi a jó a profit, a pénz, a verseny szempontjából, hanem hogy mi a jó az embereknek. Az ember csak egészséges állapotában képes fejlődő, a nemzeti kultúrát megőrző és ápoló társadalmat kialakítani. Budapesten az egészségre kockázatot jelentő tényezők és körülmények kritikusak, és

kirívóan magas a népesség fogyása. Az európai fővárosok összehasonlításában nagyon rosszak a megbetegedési és halálozási mutatóink.

A kórházon kívüli definitív ellátási készség szélesítésében határozzuk meg a járóbeteg-szakellátás fejlesztési irányát. E koncepcióba kívánjuk beleilleszteni az egynapos sebészetet és a nappali kórházi ellátást is, melynek keretében egyes kezelések (pl. az infúziós kúrák, vércukor-beállítás) ott alvás nélkül is lefolytathatók. A kórházak tevékenységéből nem iktatható ki az ambuláns járóbeteg-ellátás, de a szubszidiaritás elve alapján a kórházakból minél több ellátást kell levinni a járóbeteg-ellátásba, illetve a járóbeteg-ellátásból az alapellátásba. **Az alapellátást pedig szorosabban kell összekapcsolni az egészségmegőrzéssel és betegségmegelőzéssel.** Ezért egyrészt erősíteni kell az alapellátást szakorvosokkal és kisegítő (adminisztratív, ápoló stb.) személyzettel, másrészt a civil szférát is meg kell erősíteni a megelőző tevékenységben való eredményes részvétel érdekében. Ezt elsősorban egészségközpontokban lehet a leghatékonyabban megvalósítani.

A Jobbik budapesti egészségügyi szakpolitikája az alábbi célokat kívánja elérni:

• a népességfogyás megállítása
• a születéskor várható életkilátások javítása
• az egészségben megélt életévek növekedése
• az életminőség romlásának megszűnése
• a megbetegedések és halálozások számának csökkenése
• az emberi egészségre kockázatot jelentő tényezők, körülmények hatásainak csökkenése
• az emberek egészségtudatos magatartásának fokozása

Kiemelt hangsúlyt helyezünk a szűrésekre, az azokon való részvétel ösztönzésére és az egészséges életmód és táplálkozás népszerűsítésére. Tudomásul kell venni, hogy az eredményes szűrések hatására kezdetben nagy tömegben jelennek meg a kiszűrt pozitív esetek a betegellátásban, miközben ennek a kedvező hatása még nem érvényesül. Emiatt az első időkben az egészségügyi kiadások tetemesen megnőnek, a csökkenés csak évek múlva jelentkezik. Ezért a négyéves kampánypolitizálásról át kell térni a ciklusokon átívelő népegészségügyi szemléletre.

Korcsoportonként felmérjük az egészséggel kapcsolatos egyéni, családi, közösségi és társadalmi szükségleteket. Folyamatosan értékeljük az egészséget fenyegető kockázatokat, és meghatározzuk a kockázatkezelés módozatait. A fentiek alapján, több időtávra kiterjedően, egy Budapesti Egészségügyi Fejlesztési Terv keretében meghatározzuk:

• az egészségügy ellátási szintjeit (alapellátás, járó- és fekvőbeteg-szakellátás),
• az egyes ellátási szinteknek megfelelő intézményi és személyi hátteret,
• az ellátás tényleges költségeit, a bérköltségeket is beleértve,
• az egyének és közösségek egészségtudatos magatartása kialakításának különféle módozatait.

Az egészségmegőrzés érdekében összehangoljuk azon ágazatok együttműködését, amelyek kihatással vannak a lakosság egészségi állapotára. A szociális ellátást mind szervezési, mind finanszírozási értelemben leválasztjuk az egészségügyi ellátásról.

Az egészségügyi pálya vonzerejét és megtartóerejét olyan budapesti bérpolitikával kívánjuk növelni, amely az ágazat valamennyi dolgozójának tervezhető életpályát biztosít, és amely tiszta viszonyokat teremtve szüntetheti meg az egészségügyet mérgező hálapénzrendszert, megállítja a magyar orvosok és egészségügyi dolgozók egyre nagyobb méreteket öltő, a hazai ellátást veszélyeztető külföldre áramlását.

Kezdeményezzük, hogy újra működjön megfelelő mentőkórház a fővárosban.

Hozzájárulunk a Fővárosi Mentőszolgálat mostoha körülményeinek a javításához. Ma a mentősök munkájukat jószerével csak hivatástudatból végzik. Fizetésük vérlázítóan alacsony, autóik leromlottak, az elhelyezési körülményeik méltatlanok. Ezek az emberek nap mint nap életet mentenek, emberi csodákat tesznek, ezért megérdemlik a főváros megbecsülését.

Visszaszorítjuk az egészségügyi közvagyonra, közpénzekre irányuló korrupció lehetőségét és gyakorlatát.

XIX. Környezetvédelem

Az egészséges környezet kialakítása az elmúlt négy évben is csak szavakban volt tetten érhető a városvezetők részéről, noha a környezettudatos szemlélet megvalósításához szükséges törvények rendelkezésre állnak, csak



be kellene tartani azokat. A talaj és a vizek védelme, a természet- és tájvédelem, valamint a hulladék-elhelyezés legfőképpen az ellenőrzés hiányosságai miatt jelent problémát.

A Jobbik környezetvédelmi szemlélete nem merül ki néhány belvárosi fa megvédésében. **A Jobbik szerint a föld és a vizeink nem a tőke kategóriájába tartoznak, hanem a haza természetföldrajzi megtestesítői, nemzeti kultúránk hordozói, egyúttal a legjelentősebb munkahelyteremtő eszközeink is.** A környezetvédelem minden politikai döntést át kell hogy hasson, ágazati jelleg helyett integrált szemléletre van szükség. Budapest és környéke hosszú távú fenntartható fejlődéséhez, az ökológiai egyensúly megőrzéséhez nélkülözhetetlen a beépített, beépítésre tervezett és a beépítésre nem kerülő területek – ahol a zöldfelületi rendszer mérlegelés nélküli megtartása, fejlesztése szükséges – arányának, térbeli rendjének meghatározása.

A városi zöldfelületeket növelni kell. A rendszerváltás óta tartó telekspekulációk miatt gyakorlatilag a főváros szabad zöldterületei, illetve tartalék területei minimálisra csökkentek. Mára ez olyan mértéket öltött, hogy európai viszonylatban Budapest az utolsók között van a zöldterületi mutatójával.

A meglévő zöldterületek tulajdonosait kötelezni kell azok rendbetételre, gondozásra és a megóvásra. A főváros zöldterületeit nyilvántartásba kell venni, és azokat egy fővárosi cégnek kell karbantartania. A parkokra, zöldterületekre minden szempontból szükségünk van: a növényzet leköti a port, mérsékli a zajt, növeli a levegő páratartalmát és nem utolsósorban szemet gyönyörködtető látvány.

A Duna-part pihenőövezetté válik a fővárosiak, valamint a hazai és külföldi turisták számára, mely a város teljes hosszában ugyanazt a minőségű pihenést, rekreációs lehetőséget, szolgáltatási rendszert nyújtja.

Budapestnek a Dunán kívül vannak patakjai és tavai. Ezek elhanyagolt folyómedreit és partszakaszait megtisztítjuk, és a budapestiek rendelkezésére bocsátjuk szabadidős, sport vagy turisztikai programok lebonyolítására. A fővárosban és vonzáskörzetében a kiadott építési en-

gedélyek – indokolt esetben – felülvizsgálatra kerülnek. Természetpusztítás, erdőirtás nem történhet semmilyen építkezés ürügyén. Visszamenőleg vizsgálni kell a tiltott területekre szóló építési engedélyeket, a vitatható fennmaradási engedélyeket és főleg azt, hogy kik és milyen körülmények között adták ki azokat.

A fővárosi hulladékgazdálkodásban alapfeladat a különböző termelési, kommunális és veszélyes hulladékokkal szennyezett fővárosi területek belátható időn belül történő felszámolása és rekultivációja. A hulladékbegyűjtés hatékonyságát növelni, az ártalmatlanítás színvonalát korszerűsíteni kell, amely eredményeként valódi hulladékgazdálkodást valósulhat meg. A hulladékgyűjtés átalakítása megindult, de meg is torpant. Megvalósult ugyan a szelektív hulladékgyűjtés a papír, műanyag és fém vonatkozásában, de a gyűjtőszigeteket csak részben számolják fel: a tervek szerint üveggyűjtőkként tovább funkcionálhatnak. Ezt nem tartjuk jó megoldásnak, mert ezek a szigetek az illegális szemétlerakók és a hajléktalanok gyűjtőhelyeivé váltak. Az üveggyűjtést egyéb helyeken is meg lehetne valósítani, például a bevásárlóhelyek vagy a benzinkutak parkolóiban.

Át kell alakítani, fel kell számolni a jelenlegi lomtalanítási rendszert. Hiába az új szabályozás, hogy lopást követ el, aki eltulajdonítja a kihelyezett szemetet, a rendőrség és a közterület-felügyelet egész egyszerűen nem foglalkozik ezekkel az esetekkel. Az új rendszerben a lakóházak évente egyszer megrendelhetnék a szállítást, és egy előre egyeztetett időpontban közvetlenül egy kukáskocsiba vagy konténerbe tehetnék a lomokat.

Megkezdjük a távfűtés átalakítását és modernizálását, amely során a biomassza hasznosításról sem feledkezünk el.

Fel fogjuk számolni az illegális hulladéklerakó helyeket. A bezárt szeméttelepeket rekultiválni kell, és átfogó hulladékkezelési és -hasznosítási tájékoztató és felvilágosító kampányt kell folytatni a környezettudatos gondolkodásmód elterjesztése érdekében. Az illegális szemétlerakás esetében a törvény teljes szigorával fogunk fellépni. Kiemelten támogatjuk a hulladékszegény technológiák használatát. Alternatív energiaforrások támogatásával csökkentjük a főváros energiaimport-függőségét, hozzájárulva egyben a hozzá tartozó háttéripar fejlesztéséhez is.

A Budapest Őrség keretein belül létrehozunk több különálló szakcsoportot, amelyek kifejezetten a zöldterületek, parkok, illetve erdők védelmével foglalkoznak. Ezek a szakcsoportok a nap 24 órájában riaszthatók lesznek.

A köztisztasági szolgáltatást át kell szervezni. Közmunkával biztosítjuk, hogy a vízelvezető rendszerek, valamint az utak és járdaszegélyek mentén eltakarításra kerüljenek a por- és szeméthordalékok. Mindemellett ki kell tisztítani a városi vízgyűjtőket.

A nagy forgalmú utak mentén **növényekből védősávokat telepítünk,** egyúttal szakítunk azzal a szemlélettel, hogy lépten-nyomon zajvédő falakat építenek növénysor helyett. Bár mind a kettő elvégzi a zajcsillapítást, de az előbbi szétszabdalja a városképet, rontja a levegőáramlást, és a gépjármű-közlekedésből származó káros anyagokat megtartja, ezzel állandósítva a környezeti terhelést. A kis forgalmú utcákban forgalomcsillapító módozatokat alkalmazunk, lehetőleg növényi elemeket felhasználásával, a mellékutcákban pedig növényeket és utcabútorokat helyezünk ki.

A környezetünkért hasznos munkát végző **civil szervezeteket fokozottabban bevonjuk a döntéshozatalba.** A budapestiek tömegeinek a bevonásával mozgalmat szervezünk Budapest kitakarítására. Támogatjuk a lakóházak belső udvarainak zöldudvarrá alakítását.

XX. Állattartás, állatvédelem

A városi állattartás, elsősorban a házi kedvencek vonatkozásában, korunk nagyvárosainak szükségszerűsége, velejárója. Nincs ez máshogyan Budapesten sem, hiszen a fővárosra koncentrálódik a kedvtelésből tartott kutyák, macskák legnagyobb száma.

A Jobbik mindig is kiemelten foglalkozott a **modern állatvédelem és a kulturált állattartás** feltételeinek megteremtésével.
Sajnos napjainkban egyfajta speciális n**épbetegség az elmagányosodás.** Tapasztalati tény az is, hogy sok esetben az emberek gyorsabban és kielégítőbben teremtenek kapcsolatot egy házi kedvenccel, mint egymással. Emellett az is kimutatható, hogy az állattartók jobban teljesítenek a társadalmi együttélés nagyvárosi környezetében. Egy kutya tartása például konkrétan mérhető előnyökkel jár tulajdonosa számára, és nemcsak a tulajdonvédelem, ha-



nem a szociális kapcsolatok és az egészségügyi hatások terén is. A kutyáját jó gazda gondosságával tartó ember lényegesen kevesebbszer betegszik meg mozgásszervi, szív- és érrendszeri, tüdő- vagy asztmatikus és allergiás betegségekben. Az ebtartók könnyebben teremtenek kapcsolatokat, lojálisabbak és toleránsabbak, idős korban pedig a kutya gyógyír lehet a depresszió és a magány ellen.

Felbecsülhetetlen a kutya tulajdonvédelmi szerepe, még egy képzetlen kutya is fel tudja tartóztatni a rossz szándékú behatolókat, amíg a szomszédok vagy a rendvédelmi szervek meg nem érkeznek.

Magyarországon az állattartást és az állatvédelmet törvények szabályozzák, de jelentős szabályozási tér marad az önkormányzatok számára is.

A nagyvárosi állattartás a fenti előnyök ellenére sok konfliktus forrása lehet, főleg akkor, ha az illetékes önkormányzatok nem teremtik meg a megfelelő feltételeket, amelyekkel összehangolhatók a különböző érdekek. Alapelvként rögzíteni kell, hogy a védelem csak addig illeti meg az állattartókat, amíg eleget tesznek a kulturált együttélés és az állatvédelem szabályainak. **A jelenlegi állattartással és állatvédelemmel kapcsolatosa hatásköröket a Budapest Őrség keretében létrehozott természet- és állatvédelmi csoport fogja gyakorolni, amelynek egyszerre kell az állattartás szabályait ellenőriznie és az állatkínzókkal szemben fellépnie.**

Szükséges az állatmenhelyek fejlesztése, a kutyafuttatók és a közterületi ürülékgyűjtők számának növelése is. Ha viszont a feltételrendszer adott, senki sem bújhat ki a szabályok betartása alól, és a közösségi normák ellen vétőket szigorú szankciókkal fogjuk sújtani.

Mivel a kutyák esetében az oltás és a chipelés kötelező, ezért **a rászoruló időskorúak számára ingyenessé tesszük a tulajdonukban lévő ebek kötelező oltását és chipelését.**

